rane — secole de istorie a artei și arhitecturii strînse în perimetre care încă de mult au răspîndit faima Pragăi.

I s-a zis „Orașul de aur" poate din două motive. Mai întîi pentru că adăpostește monumente de preț, apoi pentru că în amurguri de vară și toamnă, cînd umbrele turnurilor medievale își înalță siluetele ca într-o gravură, soarele poleiește acoperișurile cu revărsări de raze aurii. Aurul — simbol de valoare.

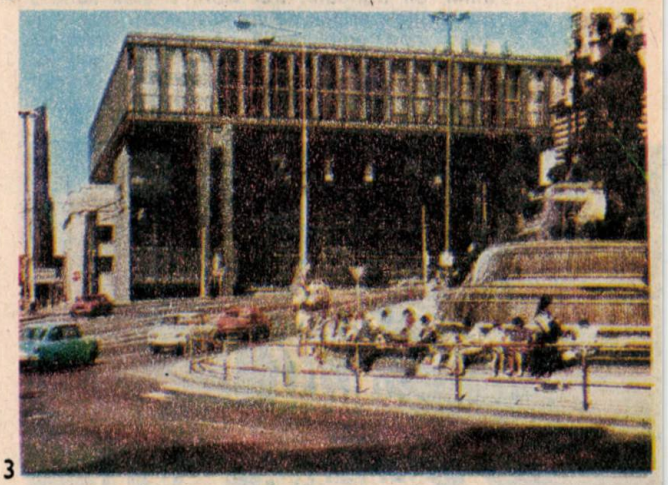
Evident, automobilul va fi util pentru distanțe. În rest, mersul pe jos va fi din plin răsplătit de decorul arhitectural, de evocatoare ziduri în care meșterii unor timpuri de mult apuse și-au spus gîndurile și priceperea.

Aș zice, cu o metaforă, că Praga trebuie răsfoită ca o carte, de la primele-i pagini — admirabilă ocazie a unei excursii în timp, menită să îmbogățească mintea și sufletul unui călător.

Pentru ochiul exersat cu amprentele timpului o privire peste Vîltava este edificatoare; pe o colină — ca toate fortificațiile — se înalță Hrad-ul, **Castelul Praghez** adică (Prazský Hrad sau Hradcany). E însuși nucleul orașului, o adevărată istorie în piatră. Aici a fost întîia așezare a slavilor în secolul al IX-lea și din epoca 900—1 200, datează numeroase monumente de artă romanică. Timpul s-a petrecut aici între ziduri de cetate, apoi orașul s-a extins și în afara zidurilor cuprinzînd încet-încet toată valea Vîltavei din zonă. Romanicul, goticul, renașterea, barocul, rococo-ul și stilul empire se succed aici într-o fermecătoare alăturare sau suprapunere, căci fiecare veac și-a adus cu sine personalitatea. Monumentele gotice, ilustrate parțial chiar de Hrad, de enorma catedrală Sf. Vit (căruia francezii îi spun St. Guy), un splendid muzeu atît în exterior cît și în interior, de Primăria Orașului Vechi (Stare Mesto) și de clădirea **Carolinum,** prima universitate praghează, fondată în 1348, sînt abundente și foarte valoroase. Asprimea rece a stilului plin de monumentalitate, sînt îmblînzite de bogăția sculpturii, de bolțile ogivale, întruchipări ale unor mesaje pe care meșteri (anonimi sau cunoscuți), cehi, francezi, italieni, germani, saxoni le-au transmis cu trudă de-o viață. Bogatul și înfloritorul centru aflat la răscruce de drumuri europene, trăia o viață economică, științifică și culturală de prim rang. Masivul pod de piatră Carol (împodobit ulterior cu 30 de grupuri sculpturale în secolele XVIII și XX), își are originea tot în gotic, cînd au fost construite și cele două turnuri ce-l flanchează. E un „drum" peste Vîltava, ca o îngemănare de arcuri de triumf oglindite și în curgerea molcomă a apei.

Renașterii îi aparțin palatul Belvedere și palatul Schwarzenberg din Piața Hradcany. Cel mai din plin s-a manifestat însă barocul, o epocă în care s-a construit mult, fantezist. Pe vechiul plan al orașului gotic, barocul a reconstruit Praga din temelii, creînd un seducător labirint de case, palate și biserici, fiecare în felul lor o fișă de catalog. Spiritul inserției în natură, al punerii în evidență a clădirii prin ambianța unor grădini savant gîndite a făcut ca barocul să dăruiască orașului parcuri pline de gust, concepute de arhitecți peisajeri și original rezolvate. Reverberații din tot ce stilurile creaseră pînă atunci și-au găsit adăpost într-o

2



3

1 Primăria din Orașul Vechi (dreapta). Azi muzeu.
2 Piață în Orașul Vechi.
3 Clădirea Adunării Federale din Praga.
4 Silueta Hrad-ului, cu celebrul „pod cu statui" sînt ca o emblemă a capitalei cehoslovace.

3 AUTO

4

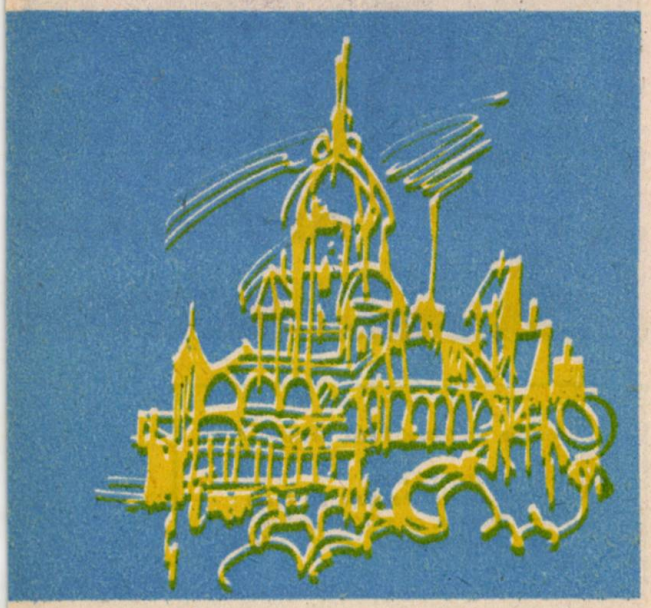
„natură gîndită". Păstrînd, cu gustul tradiției, grădinile din Malá Strana, Ledebur, Fürstenberg sau Valdstejn (observați pe alocuri originea germanică a numirilor), cehii au păstrat unele din cele mai frumoase bijuterii urbanistice, greu de regăsit în alte țări din lume.

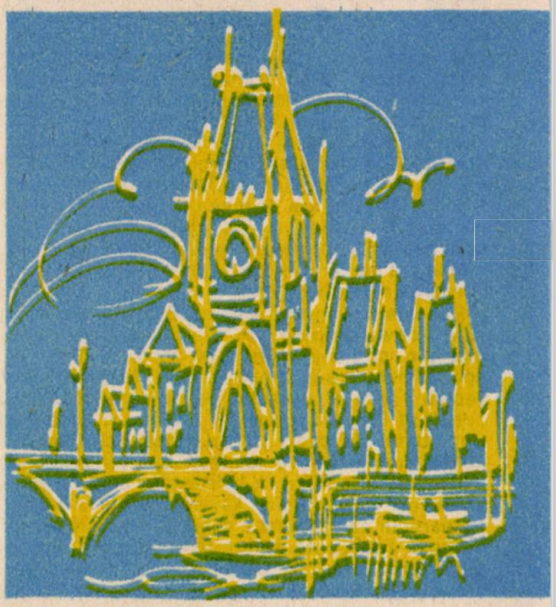
Barocul la Praga e plin de evocări. La Malá Strana o sumedenie de case — din cele mici situate pe uliţe întortocheate, ce amintesc de poveștile evului mediu, de alchimiști, de demonica figură a lui Rumburak din cunoscutul serial TV pentru copii — poartă tot felul de însemne. Un urs, un rac, un înger, o lebădă, trei inimi, un trandafir, trei viori, o stea aurie și multe altele arătau pe vremuri, celor care știau acest „cod" emblematic, că edificiul aparţinea lui cutare sau cutare. Casele n-aveau încă număr (numerotarea a început în 1770) și fiecare proprietar avea nevoie de un însemn personal distinctiv, bun și pentru pecetea de corespondență.

Mulți oameni celebri s-au născut sau au trăit la Praga: Franz Kafka, Reiner Maria Rilke, Egon Erwin Kisch. Totodată orașul memorează vizitele unor celebri muzicieni: Mozart, Beethoven, Gluck, Haydn, Berlioz, Ceaikovski, Weber, Liszt, Wagner. La Praga și-a scris Mozart opera „Don Juan".

Rococo-ul și empire-ul au lăsat mai puține amintiri. În schimb, la cumpăna veacurilor XIX-XX mari și impunătoare edificii neorenascentiste au „mobilat" structura centrului. Între ele se numără Teatrul Național și Muzeul Național. Sînt clădiri masive, sobre, ridicate în mai toate capitalele europene din epocă, ilustrînd un anume timp, un gust al dăinuirii prin soliditate.

Acest tur de orizont arhitectural se încheie





în centrul orașului cu elegante edificii contemporane, ale căror linii amintesc de masivitatea începutului de secol sugerînd însă structuri ultramoderne din sticlă de culoare fumurie, în care se reflectă, ca într-o miraculoasă oglindă, peisajul eterogen al epocilor arhitecturale din jur. Ca în piața Teatrului Național, ambianță ce merită să fie văzută.

Arhitectura pastelată, cu linii zvelte, domina noile cartiere rezidențiale și nu-i trebuie nimănui prea multă imaginație să-și închipuie așa ceva în orice oraș european. Seamănă, cum semănau la vremea lor romanicul, renașterea sau barocul, cu deosebirea că sînt mai funcționale (funcționalitate impusă de ritmurile moderne), dar mult mai lipsite de imaginație, pentru că — așa ca peste tot — industrializarea construcțiilor nu îngăduie (în mod firesc) jocul imaginației decît la clădirile-unicat. La acestea din urmă stilul contemporan — numit curent „modern" — își poate manifesta personalitatea. Și există în Praga Nouă destule exemple.

... După ce am răsfoit Praga ca pe o carte, în delectante și reconfortante plimbări prin timp și spațiu, să nu uităm de muzee, de parcuri, de case memoriale, de pulsul orașului pe care-l dau străzile populate, magazinele, specificul local. Orice ghid sau pliant ne vor da sugestiile necesare.

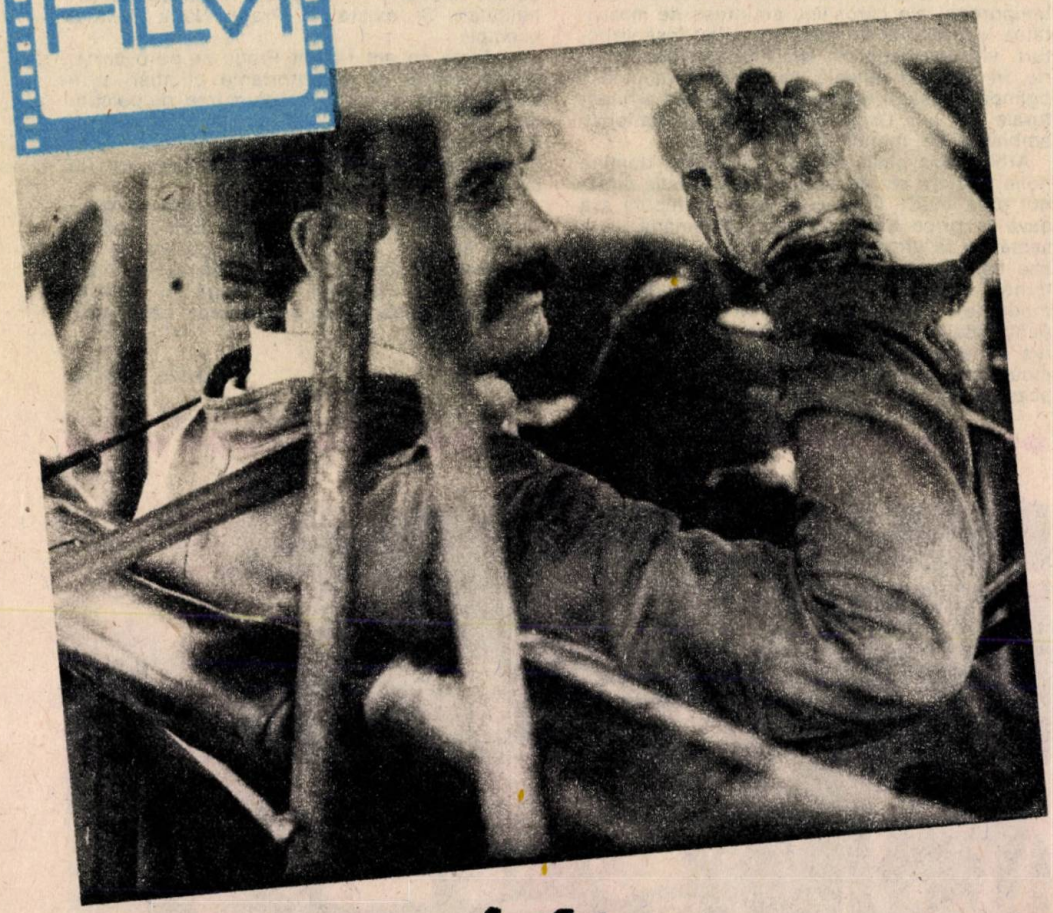
Să nu uităm muzeele, dar nici viața de afară — timpul pe care secolele l-au scris în admirabile amintiri, timpul pe care generațiile de azi continuă să-l scrie în maniera lor. Între aceste două înfățișări vii, Praga își trăiește existența destăinuindu-se generos celui care știe s-o vadă.

Dorin IANCU

OLTCIT ÎN RALIUL MARLB O

Un autoturism construit la Craiova a luat parte la Raliul Marlboro din Liban, unde a ocupat primul loc la grupa A și locul 11 în clasamentul general. Pe dificilul traseu al acestui raliu, lung de 450 km, autoturismul Oltcit, condus de un echipaj libanez, s-a confruntat cu mașini mult mai puternice (Renault 5 turbo, Porsche 911, Fiat 130 Tc, Datsun 240 RS), în fața cărora, însă, nu și-a făcut nici un fel de complexe. La întrecere au luat parte 23 de echipaje, din care 18 au reușit să se claseze.

FILM



ALBU *dublură pentru* ALBU

Să răstorni o mașină poate părea una din cele mai banale cascade pentru film. Dar atunci cînd pregătești mașina pentru o răsturnare, stabilești cu operatorul unghiul de filmare al celor trei aparate și locul exact, iar cu o zi înainte de filmare regizorul îți cere să faci o tamponare frontală și nu răsturnare, atunci sigur asta nu o să mai fie chiar o banalitate, ci o cascadă foarte complicată. Se cere altceva într-o singură zi, uitînd că mi-au trebuit patru ca să pregătesc mașina pentru filmarea asta. Și ar trebui cel puțin tot atîtea pentru ce vrea acum regizorul.

— O basculantă vine din sens invers și tu intri cu Dacia în plin. O șifonezi așa cum am filmat noi ieri un accident real pe șosea... Mai este ceva... Aș vrea să faci înaintea impactului cîteva ușoare derapaje.

— Stai!... Ai văzut ce direcție are mașina?

— Nu.

— Îl invit pe regizorul Dan Necșulea lîngă mine și pe actorul Traian Stănescu. Plec cu ei pe șosea cu 70—80 km/oră și fac ce mi-a cerut regizorul mai devreme. Mașina intră într-un derapaj și ca s-o redresez fac întîi o tură de volan în gol. Cînd reușesc să ajung din nou cu ea în direcția de mers accelerez, mai fac încă un derapaj și din nou povestea cu jocul volanului care este foarte mare. Pe Dan îl apucă rîsul, probabil de felul cum îmi umblau mîinile pe volan, schimbător de viteze și frîna de mînă. Mie însă nu-mi venea deloc să zîmbesc gîndindu-mă că-mi dau viața pe mîna maldărului ăsta de fier vechi care merge cu 80 km pe oră.

— Du-te la machiaj să-ți pună o perucă!

— Ce perucă?

— Păi o dublezi pe Elena Albu și filmăm întîi venirea mașinii cu ea care conduce, adică tu, și Traian Stănescu alături. Cum facem să nu ți se vadă mustața? Poate mușți dintr-un măr cînd treci pe lîngă aparat. Bine. Facem o repetiție.

— Oameni buni, dar eu nu prea am statură de femeie și pe urmă nu am dublat niciodată o actriță. Pentru asta există colegul meu Doru Dumitrescu, care a dublat pînă acum, cu foarte mare succes, nu știu cîte actrițe. El are o statură mai potrivită și nici nu poartă barbă sau mustăți.

— Nu contează. Ești în mașină, nu se văd decît mîinile și capul pe volan.

— Adică nu pot să-mi pun cască pe cap?

— Nu prea.

Îmbrac o bluză asemănătoare cu cea a actriței, apoi urc la volan și începem filmarea cu venitul pe șosea, în viteză, mănînc din măr și mă cert cu Traian care mă sîcîia să las mai încet mașina. Costică Chelba, operatorul filmului, rîde de cîte ori se uită la mine pavoazat în chip de actriță.

...A doua zi, scularea a avut loc la ora 7. Fug repede la garaj ca să-l iau pe mecanic pentru a sta cu noi la locul filmării. Toată echipa este pregătită și așteaptă să începem. Eu am o surpriză: colegul meu nu a venit din București și mi-ar trebui un cascador pe basculanta în care trebuie să intru.

— Albule, ești gata?

— Peste o jumătate de oră. Fac repetiții.

— Bine, după aia să mergi la machiaj să vezi ce faci cu mustața. Îl rog pe mecanicul de la garaj să urce el pe basculantă și mă apuc să-i explic ce are de făcut și cînd anume să tragă de volan, ca eu să pot intra în cauciucul roții deja virate spre stînga. În felul ăsta îmi mai amortizează și mie șocul din impactul frontal. Repetăm o dată cu 20 km la oră vorbindu-i pe geam în timp ce execută manevra de virare a roților și trecem unul pe lîngă altul. Mai repetăm de trei-patru ori la viteze normale și sînt mulțumit. Se mai lucrează ceva la aparatul de pe macara ca să nu mai aibă balans, timp în care Chelba îmi povestește cum cu o zi în urmă, trecînd prin locul ăsta, a văzut o basculantă care a intrat într-o Dacie pe care a făcut-o praf. Ei au început imediat să filmeze avînd în vedere că erau chiar pe locul în care eram noi acum. Șoferul de pe Dacie care făcuse accidentul, plin de sînge pe față, cu nasul spart și năuc de lovitură a văzut la marginea șantierului de peste drum un punct sanitar, s-a dus întins să i se dea primul ajutor.

— Doctore, oprește-mi te rog hemoragia asta!

— Îmi pare rău, dar eu nu sînt medic. Omul care-i răspundea era îmbrăcat în halat alb și cu ecuson de medic pe piept.

— Doctore, te rog...

— Bine omule, dar eu nu glumesc. Nu sînt doctor. Sînt actor la Teatrul din Constanța și sînt aici pentru o filmare. Omul nostru privește buimac și nu înțelege nimic. Se lasă luat de mînă spre o mașină a echipei noastre de filmare care îl duce la spital.

Băieții de la imagine au terminat cu aparatul de pe macara. Acum toți mă așteaptă pe mine. Machiajul mai are de lucru cu mustața. Cineva din mașină spune să mă lase în pace că oricе ar face tot nu o să semăn cu Elena Albu. În mod sigur n-am cum să semăn cu ea. Eu am 1,82 și 86 kg, dar cel puțin peruca să se vadă că flutură în vînt și-mi intră în ochi. Mîinile-mi sînt ocupate cu volanul și schimbătorul de viteze. De cîte ori mă aplec simt bluza de pe mine cum stă gata să crape la umeri. Wili, recuziterul nostru, săritor ca întotdeauna, mă ajută să-mi prind centurile și anunță echipa prin talkie-walkie că sîntem gata. Echipa ne răspunde că noi dăm motor cînd vrem, ei așteaptă. Mai stau puțin să-mi trag sufletul și-i spun lui Wili să-i anunțe că am pornit. După care apăs pe accelerație și plec schimbînd vitezele pînă la ultima, ajungînd la 70—80 km/h. Basculanta vine și ea așa cum am repetat, la viteza stabilită ca să ne-ntîlnim exact acolo unde ne văd cel mai bine cele trei aparate de filmat. Sînt la 50 de metri, la 40 de metri, la 30 de metri, la 10 metri, acum ar trebui să tragă de volan. Sînt numai 10 metri pînă la botul basculantei, eu am 80 km la oră, dacă trec pe lîngă el ratăm filmarea pentru că în stînga sînt aparatele, iar în dreapta un șanț adînc în care mașina s-ar face praf. Poate totuși trage de volan... Și Traian Stănescu care are spectacol în București...

— Haide odată, trage!

Încerc să văd fața și ochii celui din basculantă. Să-i fac semn spre volan. Dar parbrizul lui sclipește și nu disting nimic în cabină. Piciorul meu drept este în continuare pe pedala de accelerație și mă întreb unde să intru: în partea stîngă a basculantei mă pierde aparatul de sus; dacă intru la mijloc, risc să intru sub basculantă cu totul, așa că trag puțin de volan spre stînga mea și intru în farul din dreapta basculantei, fără să ridic nici o cîlpă piciorul de pe accelerație și... (avem noi cascadorii o vorbă „s-a rupt filmul").

...Pereți albi, halate albe, liniște și oameni cu mască de tifon la gură... E clar. Am ajuns la spital în sala de operație.

— Gata?!

— Stai liniștit! Mă îndeamnă mai multe voci să fiu calm că totul e bine. Mă doare mîna dreaptă și barba cu buza de jos. Transpir sau sîngerez probabil pentru că simt cum îmi alunecă un strop pe gît, pe ceafă. Nu pot să vorbesc și simt fiecare împunsătură de ac. Probabil că anestezia e pe sfîrșite. Doctorul Nicolae coase în continuare asigurîndu-mă de fiecare dată că împunsătura aia este ultima. Timp în care medicul anestezist Ionescu C. mă adoarme din nou. Mă trezesc în salon cu sora șefă lîngă mine, care-mi spune că se numește Argentina și mă anunță că au venit colegii să mă vadă. Nici să zîmbesc nu pot.

— Cum a ieșit?

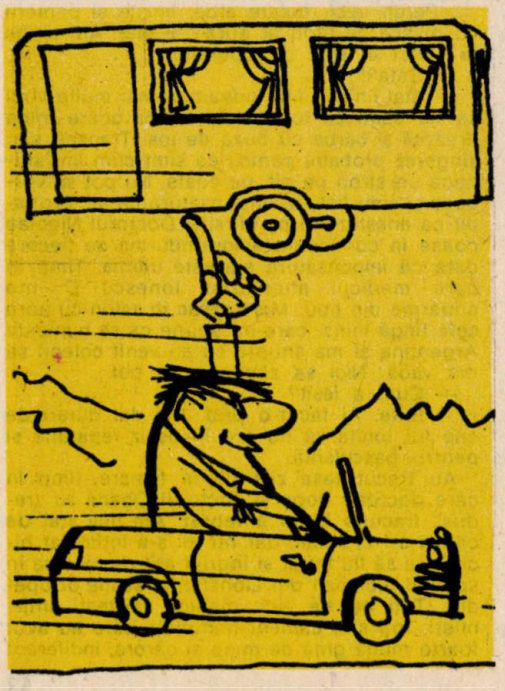
— Bine. Ai făcut-o praf. I-ai dat dureri de cap lui Ioniță că nu are în deviz reparație și pentru basculantă.

Au trecut șase zile de la filmare, timp în care doctorul Popa și doctorul Obadă au „redus" fractura de la antebraț. Am mai stat de cîteva ori în spital, dar nu mi s-a întîmplat niciodată să fiu tratat și îngrijit atît de bine ca în spitalul județean din Constanța, secția ortopedie. Toți cei de aici: medici, asistenți, infirmieri, toți sînt oameni minunați, care au avut foarte multă grijă de mine și cărora, indiferent

de ce s-a scris despre ei cu altă ocazie, eu personal le mulțumesc din suflet. După ce mi-a fost pusă mîna în ghips nu mă gîndeam decît la materialul filmat. Toți îmi spuseseră că a ieșit minunat, că mașina s-a făcut praf și că se vede peruca. Așa că se poate spune foarte bine că la volan este Elena Albu și nu cascadorul Ioan Albu. Cu toate asigurările lor, ard de nerăbdare să văd cu ochii mei cum a ieșit cascada.

Ajuns în București, primul drum pe care-l fac este la Televiziune să văd materialul. Plec satisfăcut. Într-adevăr, cascada a ieșit așa cum am vrut eu. În fața Televiziunii mă întîlnesc cu actrița Elena Albu: Ce mai faci, cum te simți?. De ce ai slăbit așa? O asigur că mă simt bine și că deja mă gîndesc la altă cascadă frumoasă. Mergînd pe trotuar îmi privesc umbra și constat că după ce am slăbit 10 kg, am o siluetă de pe care dacă mai dau puțin jos, aș putea s-o dublez chiar și pe Tamara Crețulescu. Zîmbesc și plec mai departe gîndindu-mă la ce a fost atunci. Încerc să-mi derulez în minte imaginile de la filmare, ca la montaj, fotogramă cu fotogramă. Ajung cu ele pînă la impact și sînt mulțumit să constat că piciorul drept a rămas pe accelerație tot timpul. Sînt mulțumit că nu am avut nici o ezitare că am învins încă o dată instinctul meu de conservare, care în asemenea clipe îți spune să iei piciorul de pe accelerație și să pui frînă. Rolul principal în această cascadă, unde au fost implicați actori, cascadori, utilaje, ghinioane etc. l-a avut totuși centura mea de siguranță fără de care eu m-aș fi izbit făcîndu-mă praf de basculanta care ajunsese peste capota mașinii, pînă în parbriz.

Ioan ALBU



MOZAIC

Imagini care recheamă în amintire motocicliști care evoluau în spectacolele „Zidul morții" din „moșii" de altădată. Mai evoluați și tehnicește și ca regie, motocicliștii din imagini execută adevărate cascade, numere care îmbină o mare măiestrie în conducerea vehiculului, un acut simț al echilibrului și, ce să mai spunem, curaj de... actor de circ.

1962! Brigitte Bardot, în plină glorie actoricească, făcînd publicitate sieşi şi cățelului favorit. Autoturismul este un model Renault Caravelle cabriolet, la modă în acea perioadă.

BUDAPESTA

1

PERLA DUNĂRII

Sînt sus pe muntele Gellért. E o seară senină şi calmă. Miroase a verdeaţă aici pe pintenul de stîncă al Budei care adăposteşte vestigiile istoriei şi înaltul soclu de pe care o fecioară de bronz ridică spre cer ramura de palmier simbolizînd Eliberarea din 1945.

Privesc Budapesta întinsă la poale. Contururile nu se distîng. Se simte, în schimb, curgerea masivă a Dunării în care podurile îşi oglindesc luminile şi se vede o mare de licurici pîlpîitori — lumini pulsînd ca însăşi existenţa oraşului. Ceea ce se distinge e un vuiet surd, depărtat, un zgomot de fond. Dacă-l asculţi mai mult, seamănă cu respiraţia unui uriaş adormit.

Acelaşi loc este ideal şi în timpul zilei pentru o lecţie de geografie. Ea începe cu un tur de orizont din care oricine poate înţelege de ce am supranumit Budapesta „Perla Dunării". Fiindcă nici unul din oraşele de pe cursul fluviului nu este atît de... dunărean. Budapesta îmbrăţişează Dunărea incluzînd organic cei treizeci de kilometri ai ei pe care-i cuprinde. Dunărea nu mai e aici o apă; figurat vorbind e un imens bulevard lichid, o axă de existenţă care mult înainte de pitorescul ei are rolul unei determinante urbanistice. Oraşul — născut de fapt din contopirea treptată a trei unităţi: Buda, Obuda (Buda veche) şi Pesta — apare de sus cu cele două părţi distincte pe care le cuprinde şi numele său, aşezate de-o parte şi de alta a Dunării. Din suprafaţa totală a capitalei maghiare (525 kmp) Buda ocupă o treime — 173 kmp, dispersată într-un relief ondulat, de muncei împăduriţi. Pesta ocupă 352 kmp, adică două treimi din oraş şi nu are altitudini de peste 150 m faţă de nivelul mării. Practic, e întinsă pe terasele unei cîmpii care coboară spre Dunăre. E mai nouă decît Buda (se şi distinge acest lucru la o simplă plimbare) şi tocmai de aceea elementele de urbanism, de structură, sînt mult mai clare, mai „planificate". Mari bulevarde semicirculare pleacă de la Dunăre şi sfîrşesc la Dunăre, şi tot de pe malul fluviului pleacă şi bulevardele radiale, din care multe încep în poduri. Această structură creează o reţea intermediară de străzi ce se intersectează rectangular, aşa că oricît de mare ar fi oraşul nu te poţi rătăci în el.

Cele două părţi de oraş se întîlnesc faţă în faţă la Dunăre. Le leagă 6 poduri rutiere şi două de cale ferată. Şi e bine zis faţă în faţă, căci spre fluviu, ca spre o magistrală, privesc principalele edificii publice, monumente şi ansambluri urbanistice de pe ambele maluri. Pentru cei care doresc, aşadar, să aibă sub ochi şi să poată admira îndelung spectaculoasa panoramă, plimbarea cu vaporul e un mijloc ideal.

Dunărea este în peisajul şi în existenţa Budapestei un element vital. Străbătînd oraşul de

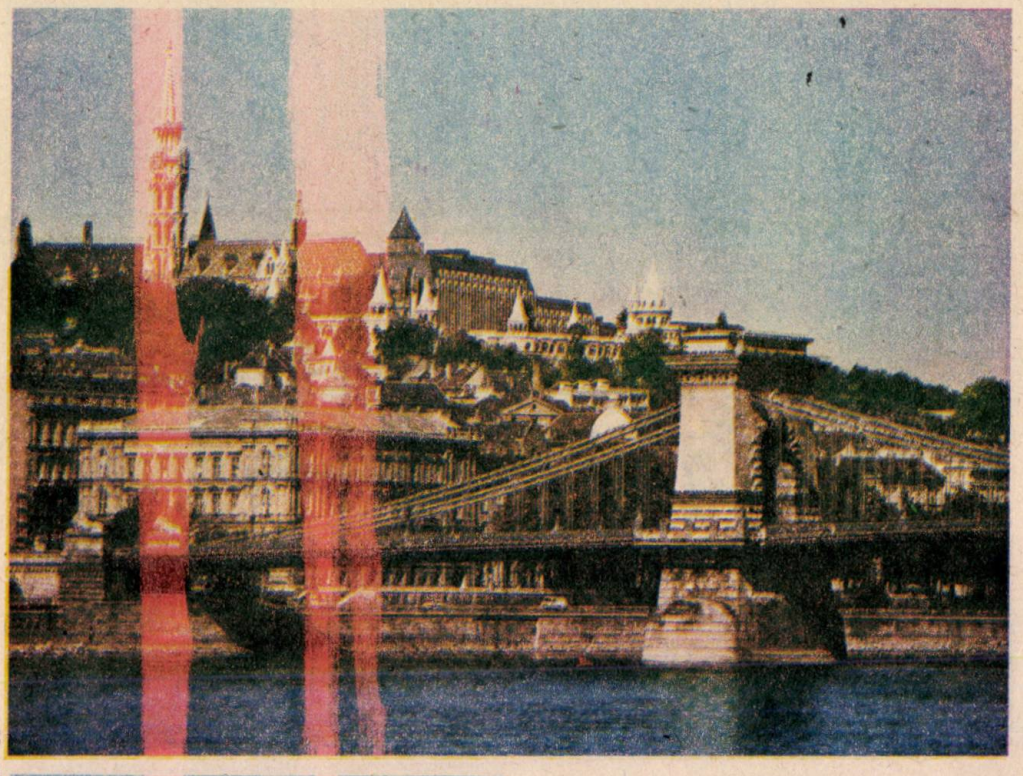
2

1 Budapesta. Palatul Parlamentului.
2 Dunărea, trăsătură de unire între cele două părți ale capitalei ungare.

la nord spre sud, acest fluviu care a parcurs 1 800 km de la izvoare pînă aici, e de-acum mare, generos, cale navigabilă în toată puterea cuvîntului. Ea leagă Budapesta de sistemul de navigație a 8 țări, dînd astfel capitalei ungare și rolul unui însemnat port. Dunărea nu e deci numai trecutul sau prezentul orașului, sursa de alimentare a industriilor lui, ci și viitorul său. Dincolo însă de aceste fundamentale caractere economice și urbanistice, am vrea să relevăm în cele ce urmează poezia fluviului, care are și ea un important rol social. Căci, lenevind și despletindu-se, Dunărea dăruiește Budapestei (pe cei 30 km, cît o străbate) șase insule și peninsule, admirabile locuri de recreere și odihnă, de repaus și deconectare (pasivă sau activă). Ea devine astfel o oază de liniște și tonifiere între două enorme bucăți de oraș de care n-o despart de fapt decît o sută și ceva de metri în dreapta și în stînga. Distanța e deci foarte mică, dar odată coborît pe o insulă, ea îți pare enormă; parc-ai uitat complet forfota bulevardelor și culoarele de beton ale străzilor cu un petec de cer deasupra. Aici cerul te acoperă, vegetația își șoptește spusele adierii ce însoțesc apa, iar apa — cu curgerea-i implacabilă — te scoate din făgașul încîlcit al atîtor lucruri mărunte din care e construită existența, dîndu-ți pentru cîteva ore orizonturi mult mai largi.

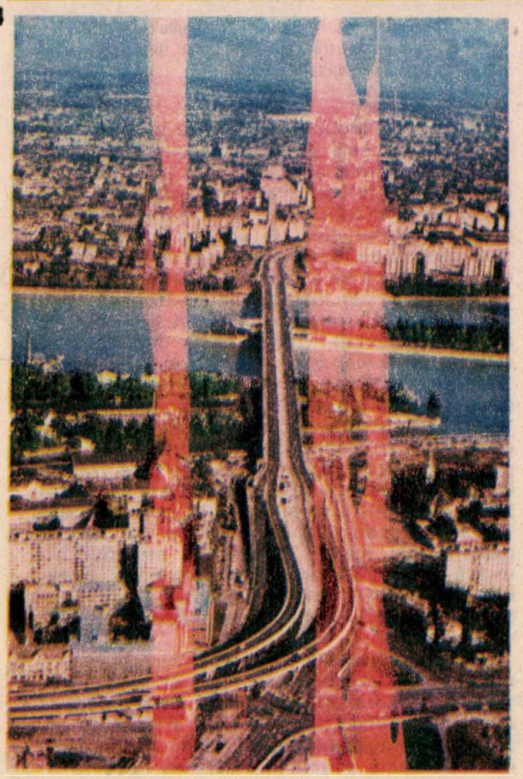
Iată, deci, ce înseamnă Dunărea și insulele ei pentru cei două milioane de budapestani. Dar dintre aceste perle de pe cursul Dunării, Insula Margareta este cea mai dotată și cea mai căutată. Iar dacă aș vrea să găsesc rime în continuare, aș zice și „cea mai cîntată" de prospectele turistice. E un mic „paradis" în care găsești de toate, oricît ai fi de blazat. Accesul însuși pe ea e facilitat la extrem. La cele două capete ale insulei (care văzută de sus apare ca un uriaș vapor verde ancorat în mijlocul fluviului), trec primele două poduri rutiere ale Budapestei: Podul Arpad și Podul Margareta. Tramvaiele au stații la mijloc, pe pod, și coboră direct pe insulă. O șosea asfaltată o străbate longitudinal. Din ea se fac apoi drumuri și drumeaguri, alei printre copaci sau poteci pe pajiști către locurile pe care vrei să le abordezi. Insula are, desigur, și cîteva debarcadere, fiind accesibilă, deci, și cu vapoare (ceea ce consumă mai mult timp, dar face o plăcere mai mare). Există aici ștranduri, o uriașă și seducătoare fîntînă arteziană, hoteluri, restaurante, bufete și bistrouri, baze nautice, un teatru în aer liber, un stadion de tenis, monumente...

De altfel, întregul mal stîng al Dunării este o promenadă, un corso exceptat circulației rutiere și ca atare un minunat loc de recreere și admirare a priveliștilor. Vechiul și noul se logodesc pe această reconfortantă promenadă într-o armonie anume din care nu lipsește li-



3

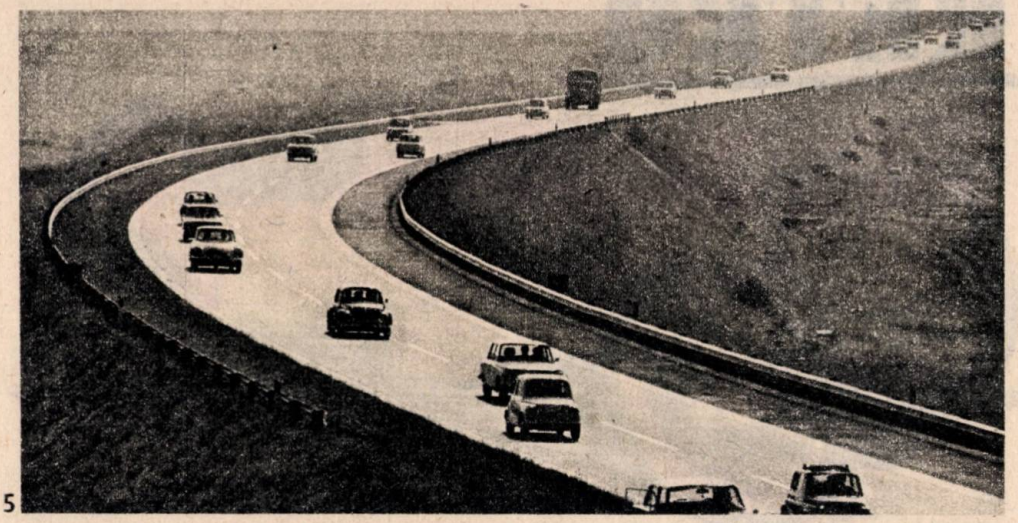
4



nia modernă, dar nici pitorescul, ceea ce constituie de fapt trăsătura de fond a întregii Peste. Căci dacă n-ar fi să luăm decît exemplul metroului, şi tot ar fi deajuns. Sub calea Republicii (Népköztársaság utja) trece, pornind de la Grădina Zoologică, un vechi metro. Unul dintre primele din lume. Cobori vreo 15—20 de scări sub nivelul străzii şi deja eşti la el. La liniile noi de metro se coboară în adînc cu scări rulante, atît de adînc încît una din linii, cea care trece pe sub Dunăre, are şi una din cele mai profund escavate staţii din lume. Iar vagoanele sînt veritabile trenuri moderne.

Ghidul Budapestei are 344 de pagini şi fiecare poate să-şi aleagă — conform temperamentului — ceea ce doreşte, dacă nu e guvernat de grabă sau indolenţă. Fiindcă, de cînd lumea, călătoria se face cu picioarele, dar şi cu inima. Să nu trecem deci indiferenţi pe lîngă monumentele Renaşterii, goticului sau barocului, pe lîngă edificii care poartă în ziduri timp condensat. Mai ales pe lîngă muzee să nu trecem indiferenţi. În Piaţa Kossuth, peste drum de clădirea Parlamentului, se află palatul Galeriei Naţionale, edificiu construit la începutul secolului şi avînd o bogată ornamentică interioară. 24 de săli prezintă cea mai importantă colecţie de artă plastică ungară din ultimele două veacuri.

Nu trebuie uitat nici Muzeul Petofi-Ady-Jozsef, o evocare pilduitoare, după cum nu trebuie uitat nici Muzeul de arte frumoase. Muzeul a fost înălţat tot la finele veacului trecut.



5

Era poate o modă, fiindcă structura lui e tot clasicistă, antichitatea elină inspirînd probabil, cu templele ei, lăcașurile pentru păstrarea comorilor de artă. Masive coloane corintice susțin un fronton triunghiular cu basoreliefuri și o arhitravă; în rest, edificiul se inspira din Renaștere. În interior însă sobrietatea clasicismului dispare, înlocuită de o bogată ornamentație. Mi s-a părut chiar, deschizînd ușile grele ale sălilor, că decorul pereților concurează prea mult pînzele galeriei universale care-și desfășoară acolo bogata paletă de școli, începînd cu Renașterea italiană.

Pentru românul care-i parcurge o parte din trecut, acest oraș îi destăinuiește, relații vechi și noi, străduințe luminoase de înțelegere și conlucrare. Pășesc în Cimitirul ostașilor români din Rákosliget. Sub movile cu pămînt unguresc, sub flori și iarbă care cresc din acest pămînt, odihnesc cei căzuți eroic pentru eliberarea Budapestei de sub stăpînirea hitleristă. Sîngele acestora nu-i oare el dovada prieteniei? Așa l-au considerat și-l consideră și cei care au cinstit memoria românilor în acest loc de reculegere. Și nu numai la Budapesta, ci în multe alte locuri din Ungaria.

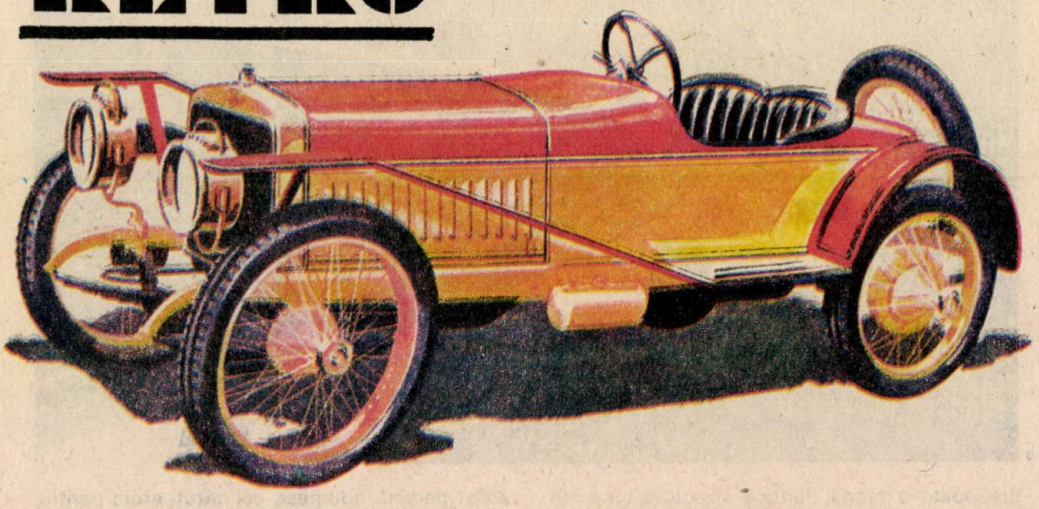
Dorin IANCU

---

3 Podul Láncz și cetatea Buda. Se disting Biserica lui Matei Corvin, Hotelul Hilton și turnurile Bastionului pescarilor.
4. Podul Arpad și împrejurimile.
5. Una din autostrăzile ce vin spre Budapesta.
6. Podul Lancz și Cetatea Budei, noaptea.

6

RETRO



UN DUEL AUTOMOBILISTIC SAU CELEBRA VICTORIE A HISPANO SUIZA MODEL 68

Intervalul de timp cuprins între anii 1925—1935 este considerat de specialiști ca o epocă de glorie a „tinereții" automobilismului, cu realizări tehnice și stilistice neobișnuite, cu performanțe sportive senzaționale ca desfășurare și rezultate. În această perioadă, realizările de înalt nivel tehnic au fost fructul unor ambiții și al unor preocupări serioase ce le-au avut majoritatea constructorilor de automobile.

Astfel, în Europa și-au făcut apariția multe mărci de autoturisme și mașini de sport, care au impresionat lumea prin tehnicitate și splendoare. Să ne amintim numai de cîteva dintre ele, ca de exemplu: Sunbeam Tiger model 1925. Delage tipul D8 și 1500 model 1926, Rolls-Royce Phantom I model 1926, Bugatti La Royale model 1929, Horch „670" model 1930, Isotta-Fraschini model 1933, Jaguar J 72 model 1933 etc.

În schimb, tot în această perioadă, industria de automobile din America rămîne la un nivel scăzut, refractară și indiferentă la stilurile și realizările europene. Unicul fabricant care încearcă și reușește să se diferențieze de stilul american, este Alfred Duesenberg, care împreună cu fratele său Augie, au creat faimoasele automobile de sport și curse Duesenberg tip „J" model 1929 și tip „SJ" model 1931,

AUTOMOBILELE FRUMOASE SE LUCREAZĂ MANUAL

cu care americanii au cîștigat multe întreceri pe circuitul de la Indianapolis. Celelalte modele de mașini americane ca Stutz model 1927, Marmon V16 model 1933 și altele nu au stîrnit prea mare vîlvă prin tehnicitatea lor.

În toamna anului 1929, inginerul Marc Birkigt prezintă modelul 68, un Hispano Suiza minunat, în greutate de trei tone, echipat cu un motor V 12, de 9500 cmc, 250 CP, viteză maximă 170 km/oră. Pentru prima oară în construcția de motoare, cămășile cilindrilor acestui motor erau nitrurate, un tratament termic care conferă piesei o folosire nelimitată. Supapele de evacuare sînt răcite cu sodiu, care la temperaturi mari, devine lichid, asigurînd o răcire excepțională supapei. Pistoanele cu diametru de 100 mm, din aliaj de aluminiu, forjate, erau montate în cilindri cu jocuri foarte mici. Marc Birkigt găsise formula unui aliaj cu coeficient de dilatare minim, care permitea aceasta. Carburația motorului era rezolvată impecabil, căci mersul motorului era asigurat la ralanti de numai 250 rot/min, turație la care mașina putea circula și în viteza a III-a. Pe tabloul de bord se afla un altimetru, iar pe volan o manetă cu care se putea regla debitul jicloarelor, în funcție de altitudine și temperatura exterioară. Toate piesele în mișcare rămîneau silențioase, dealtfel ca și toată mașina. Și cu toate aceste calități ale motorului și ale mașinii, Birkigt a evitat să facă, în public, „testul paharului cu apă", așa cum avea să-l facă Bugatti în 1930 pe celebrul său autoturism „Royale" model 1929.

Ca emblemă pe radiator, Birkigt își alege o barză.

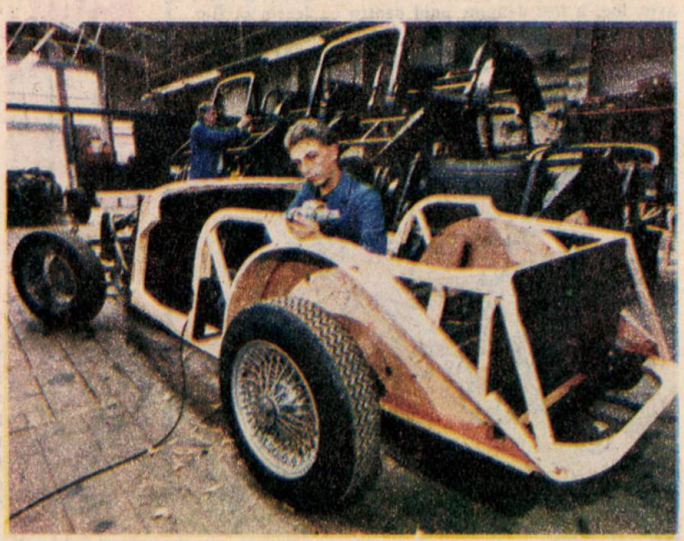
În urmă cu trei ani, în America, apăruse autoturismul tip sportiv denumit Stutz Blackhawr Speedster model 1927, denumire care în traducere înseamnă: „Stutz vulturul negru cel mai rapid". A fost una dintre puținele mașini americane cu caracter sportiv din anii 1925—1930. Acest Stutz are un motor cu opt cilindri în linie, cu supape în cap, cilindreea de 4900 cmc, 95 CP la 3200 rot/min. Deși avea o putere mică față de alte mărci, americanii se mîndreau cu el. Apariția în Franța a mașinii Hispano Suiza model 68 a stîrnit invidia constructorilor cu „pretenții". Dintre aceștia, Stutz, care era cotat ca o marcă de mare prestigiu în America, a aruncat mănușa și provoacă pe Hispano Suiza la un duel de 24 de ore. Birkigt acceptă duelul, căci știa că va putea să ridice mănușa ce-i fusese aruncată în semn de sfidare. Avea încredere în ceea ce construise. Cei doi constructori ai mașinilor care urmau să se întreacă, au stabilit un regulament „ad-hoc" foarte simplu: care din ele parcurge cea mai mare distanță pe timp de 24 de ore de conducere efectivă, aceea este cîștigătoarea duelului. Ca detaliu al acestui zis regulament, se stabilește ca fiecare mașină să fie condusă de cinci piloți, schimbul lor făcîndu-se în punctele unde se face și plinul de benzină. Nu au lipsit și amănuntele, ca arbitri, ziariști, puncte de control, posibilități de telefonare, asistență tehnică etc.

Sîntem în vara anului 1930. La startul întrecerii se aliniază cele două mașini „rivale": Stutz Blackhawr Speedster de culoarea vișinii și Hispano Suiza model 68, de culoarea macului de cîmp.

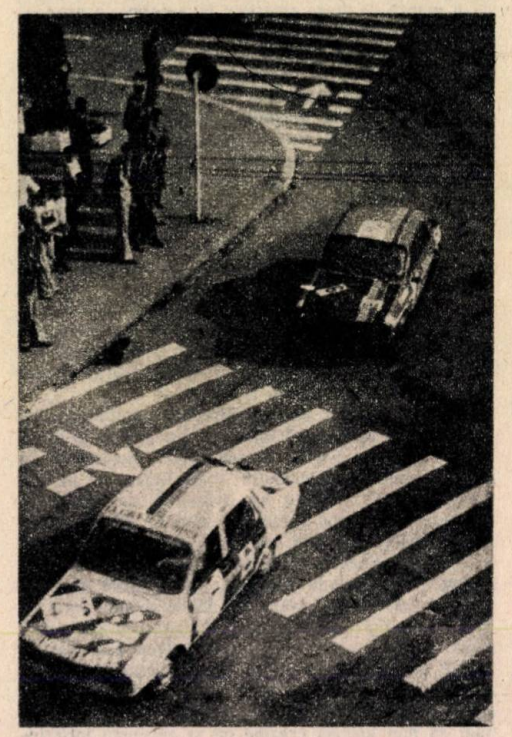
După ce s-a dat startul întrecerii, mulțimea care a luat parte la această întrecere s-a grupat în două tabere: una de partea americanilor, încrezători în victoria acestora și cealaltă, majoritatea, de partea francezilor, care știau că avioanele de vînătoare franceze (escadrila berzelor), rămase legendare în primul război mondial, au fost echipate cu motoare tip Hispano Suiza și deci șansa de cîștig este a lor.

După zece ore de alergare, apare știrea că Hispano Suiza are un avans de 35 de minute față de Stutz. După 11 ore de alergare, apare o știre surpriză: Stutzul, care nu parcursese decît 1305 km, a trebuit să tragă pe dreapta și să se oprească deoarece lagărele de palier și de bielă se topiseră. Înlocuirea acestora a durat trei ore. Și Stutz-ul a continuat să mai alerge, crezînd că va recupera întîrzierea. Aceasta nu a mai putut fi recuperată, deși piloții care l-au condus au încălcat cele mai elementare reguli de circulație, conducînd la risc.

Hispano Suiza, așa cum era de așteptat, a cîștigat „duelul" fără nici o defecțiune, parcurgînd o distanță de 3168 km, deci cu o viteză medie de 132 km pe oră, viteză impresionantă pentru acea vreme, în condiții de teren diferit.



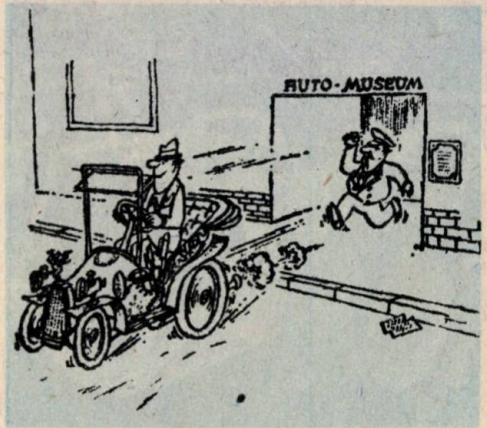
Imagini din atelierele firmei engleze constructoare de automobile, Morgan Motor Company. Firma a împlinit de curînd 75 de ani de existență, timp în care producția nu a încetat să fie exclusiv manuală. De la primul model „Runabout" pînă la actualele modele „Plus 8", execuția vehiculelor este asigurată de meseriași-artizani, fiecare un specialist al genului. Ciclul unei fabricații durează 10—12 săptămîni, în funcție de nivelul dotării tehnice, conform opțiunii clienților. Modelele care sînt construite actualmente — „4x4" și „Plus 8" — sînt dotate cu motoare Rover de 1 600 cmc care pot imprima o viteză de 180 km/h sau 200 km/h la consumuri de 9,4 l/100 km și 11,2 l/100 km.



Acest duel a rămas celebru în istoria automobilismului şi a avut darul să eclipseze mîndria americanilor. Nici nu se putea altfel, deoarece motorul maşinii Hispano Suiza model 68 excela printr-o mare precizie de execuţie. Prin acest duel, Marc Birkigt a dat o lecţie constructorilor cu „pretenţii" şi a asigurat Franţei dreptul de a se mîndri cu maşinile sale. Ecoul duelului a înconjurat pămîntul de cîteva ori şi ziariştii aveau „materie primă" din care să-şi „confecţioneze" articole cu lux de amănunte.

De la acest duel şi pînă astăzi, un altul n-a mai avut loc; a fost deajuns unul pentru ca lecţia să fie pilduitoare şi pentru alţii.

ing. Ion D. MĂNOIU



ÎN SPATELE UŞILOR ÎNCHISE

Departamentele de cercetări ale firmelor constructoare de automobile sînt veritabile sanctuare în care se oficiază în cel mai deplin secret. Fiecare marcă se înconjoară de o discreţie totală, pe perioada cît lucrează - la toate nivelele - la un viitor model.

Cu un timp în urmă, firma Citroën „a ridicat un colţ al cortinei" permiţînd unor ziarişti să viziteze centrul de cercetări de la Velizy, unde 2000 de persoane sînt antrenate în munca de cercetare, proiectare, modelare şi execuţie a viitorului prototip. În aceste „studiouri" se toarnă filmele care privesc viitorul automobilului. Celor ce au vizitat centrul de la Velizy nu le-a fost potolită setea de a cunoaşte, cu un timp mai devreme, „pe cel ce se va naşte", ei au putut privi retrospectiv doar modele care n-au fost niciodată văzute pe vreo şosea publică. Retrospectiva a dat măsura diversităţii şi bogăţiei imaginaţiei creatorilor firmei Citroën.

S-a început cu prezentarea modelului „C.10", care a primit şi porecla de „Coccinella", un autoturism cu caroseria în formă de picătură, care a fost conceput în anul 1958, avînd Cx-ul=0,258 şi o greutate proprie de 380 kg, din care 78% era plasată pe roţile din faţă. Pentru a fi atît de uşoară, caroseria era confecţionată din tablă de aluminiu sudată. Graţie celor patru uşi şi celor două mari ferestre gen „aripi de fluture", accesul în habitaclu era deosebit de uşor. Cupola de sticlă din faţă, cu o mare deschidere şi parbrizul rabatabil, plasat în spatele acesteia, nu putea fi atins nici de ploaie, nici de zăpadă, fapt care permitea folosirea unui singur ştergător, cu un singur braţ.

Înainte de lansarea modelului „Ami 6", s-a lucrat la un veritabil autoturism mijlociu, purtînd denumirea convenţională de „C60". Pînă la parbriz, acesta a avut linia modelului „ID/DS", cu un ampatament de 255 cm, deci cu 16 cm mai mult decît „Ami". „C60" anticipa ceva din tehnica lui „GS", în ceea ce priveşte motorul. El avea sub capotă un „boxer", răcit cu aer, destinat să fie construit în versiunea 1100 şi 1430 cmc. Prototipul era de categorie „pană", cîntărind doar 645 kg. Elementele portante ale osiilor şi braţele oscilante erau fabricate din materiale uşoare, iar la cîteva elemente de caroserie (aripile) erau folosite materiale sintetice (precum acoperişul la „DS"). Luneta era de forma unui „Z", adică invers decît obişnuit, ceea ce publicul cumpărător n-ar fi acceptat niciodată. „Ami"

a avut un mare succes comercial în Franța.

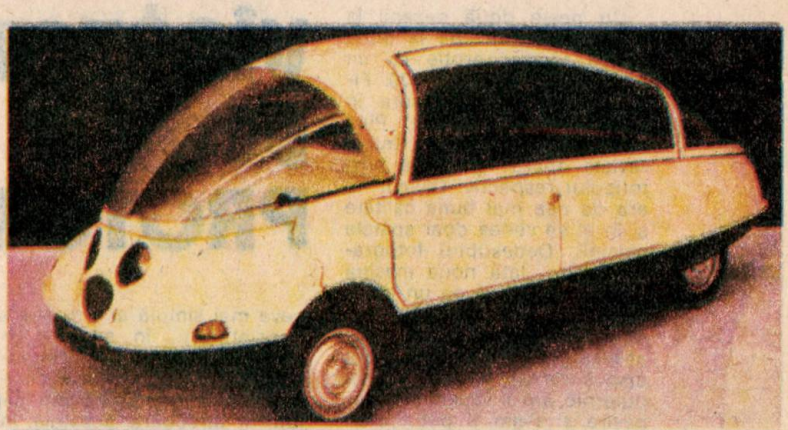
Cu cincisprezece ani în urmă, Citroën făcea probe cu un gen de autoturism de oraș, botezat sintetic „EN 101". Autoturismul avea postul de conducere plasat central, cu scaunele decalate. Lungimea sa era de 3,1 metri, lățimea de 1,55 m, iar greutatea de 610 kg. Motorul era celebrul doi cilindri, de 602 cmc, care dezvoltă 32 CP.

A mai fost prezentat un autoturism de două locuri, care cîntărește doar 340 kg. Motorul avea o cutie de viteze cu doar două trepte, fapt care plafona viteza la 70 km/h. Și aceasta „voiturétă" avea volanul plasat central, însă furca telescopică era împrumutată de la motocicletă. Cele două roți erau foarte apropiate.

Prototipul modelului CX avea 10 cm mai puțin în lungime și lățime decît modelul de serie. Pentru grupul motor era prevăzut unul cu piston rotativ birotor sau un V6. A fost ales, însă, cel cu 4 cilindri în linie.

Din 1963 datează și un „studiu" elegant, prevăzut cu hayon, care se spunea, ar fi avut mare priză la public. Ideea a fost abandonată. De asemenea, un model „CX" a avut aceeași soartă, în cursa lungă a prinderii liniei tehnologice.

Octavian NICULESCU

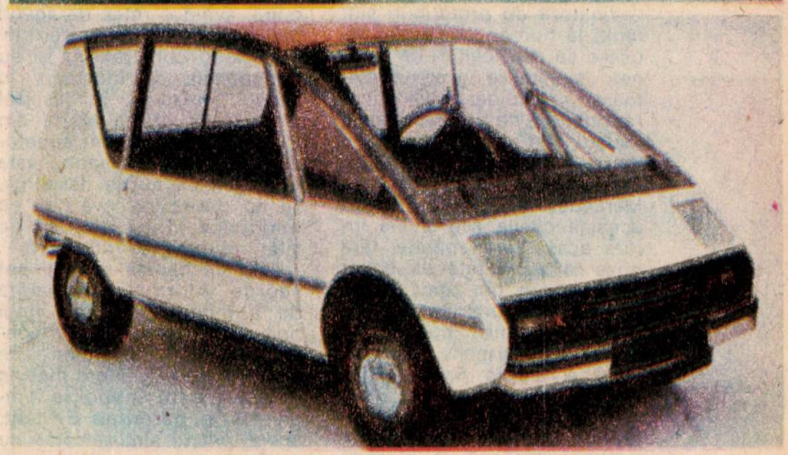


1

2

3

4



1. C.10, un 2 CV rutier, capabil, cu două persoane la bord și 50 kg bagaje, să atingă 144 km/h. Avea, la spate, osie din metal ușor și suspensie hidropneumatică. Motorul, de 2 cilindri, 530 cmc, dezvoltă 18 C.P.

2. C.60. Împreună cu Ami 6, această berlină era destinată să „umple" breșa dintre 2 CV și ID-DS. Ampatamentul avea 255 cm, care, zece ani mai tîrziu, va fi cel al modelului „GS". Motorul era cel al lui „GS", însă cu ventilatorul plasat astfel încît era necesară o priză de aer în capotă.

3. BX. Acest studiu a fost elaborat în 1979. Masca și farurile escamotabile asigurau autoturismului o reușită linie aerodinamică.

4. EN 101. Mașină într-un volum, concepută pentru rularea în oraș. Habitaclul putea primi patru ocupanți rămînînd loc și pentru bagaje. Motorul era capabil să dezvolte o viteză de 128 km/h.

VÎNĂTORII DE PROTOTIPURI

Cu peste două decenii în urmă, „esseiorii" de la firma Simca făceau probe cu un nou model: Simca 1 000. Firește, totul se desfășura în cel mai deplin secret. Pînă într-o zi... O zi în care, într-o revistă apăru fotografia prototipului respectiv. Clișeul nu era de cea mai bună calitate și în el se vedea doar spatele mașinii. Dedesubtul fotografiei scria: „Iată noua mașină Simca, surprinsă pe un drum din Camargue. Cînd ne-a zărit, pilotul de încercare a luat-o la goană. Păcat că n-am dispus de un automobil mai puternic, am fi încercat o depășire și v-am fi putut oferi încă două-trei fotografii din alte cîteva unghiuri."

Spionajul gazetăresc, bazat pe teleobiectiv și peliculă fotografică, este un fapt obișnuit în lumea presei occidentale, pentru aceasta utilizîndu-se cele mai diverse metode. Se face spionaj fotografic pentru sporirea succesului de piață al unor publicații sau pentru șantaj... Un reporter abil, înarmat cu mijloace tehnice adecvate, reușește să intre pe firul unei noutăți. El face copiile prototipului pe care l-a „vînat" și le prezintă unei redacții, întrebînd scurt: cît dați? Dacă suma îi convine, dă copiile și-și încasează banii. Dacă nu, încearcă la altă redacție sau cheamă telefonic firma a cărei nouă mașină a fotografiat-o în premieră. „Clișeele cu B4 în probe sînt la mine, zice el în telefon. Vreau pe ele atît și atît. Facem tîrgul sau mă adresez unui client din partida adversă?"

Vînătorii de prototipuri sînt mulți la număr, dar puțini reușesc să dea lovituri de răsunet. Munca e grea, istovitoare, periculoasă. Un tînăr reporter de la un săptămînal italian ilustrat, s-a dus acum doi ani în Sahara, unde aflase că se fac probe cu un nou Mercedes. A pierdut pentru aceasta cîteva zile și s-a întors acasă fără aparate, fără poze și cu o față de boxer abia coborît din ring: fusese surprins „asupra faptului" de către „gorilele" cunoscutei firme vest-germane, care se aflau și ele în poligonul de probe.

Și totuși, cum reușesc reporterii fotografici să intre pe firul noutăților? O metodă ceva mai simplă ar fi aceea a împrietenirii, în secret, bineînțeles, cu piloții de încercare. Cînd reporterul a cîștigat încrederea unuia din piloți, îi strecoară acestuia în buzunar un plic cu bani (atenție, suma trebuie să fie suficient de tentantă!) și apoi îl întrebă: „săptămîna viitoare, încotro vă îndreptați?" I se indică o direcție. Cheia problemei este, deci, rezolvată. Peste cîteva zile, reporterul se va întîlni „ca din întîmplare", pe un anumit drum, cu noul model. Îl va fotografia și... restul se cunoaște.

Unele vești pot fi aflate în cafenelele, bufetele sau restaurantele din vecinătatea laboratoarelor și atelierelor de cercetări, unde vin zilnic cei ce lucrează la prototipuri. Reporterii pirați dau și ei pe acolo ca simpli consumatori și ciulesc urechile. După un timp, din cîteva frînturi de fraze, din cîteva gesturi, din cîteva noțiuni își încropesc reperele drumului ce-i va duce spre noua pradă.

Un as în materie de vînătoare de prototipuri este fotograful Hans Lehmann din Hamburg. El lucrează în stil mare, avînd o rețea de agenți plătiți peste tot unde cei mai importanți constructori își au poligoanele de încercări: în nordul Finlandei, în deșertul algerian, în Valea Morții din California. „Un agent superechipat, zice Lehmann, este imposibil să nu se descurce, să nu găsească ceva nou de fotografiat. Totul este să fie isteț, curajos și răbdător..."

Prin ce canale se mai pot scurge informațiile? Înainte de a începe producția unui nou model, constructorii apelează la un „eșantion" de clienți cărora le oferă mașina pentru testare și apoi le înregistrează părerile. Evident, acești clienți sînt selectați cu grijă. Și totuși, printre ei se găsesc unii care fotografiază pe ascuns noul model, oferind după aceea clișeele unor redacții sau unei firme adverse.

Se lucrează, de asemenea, pe baza deducțiilor. În marile redacții există comentatori specializați care urmăresc evoluția modelelor, a producției de automobile, a vînzărilor. Cînd la un anumit model vînzările scad cu mai mult de 50%, înseamnă că modelul respectiv este „pe jantă" și altul trebuie să-i ia locul. Vizitînd un atelier sau o secție dintr-o uzină, un ziarist competent își poate întări convingerea asupra apariției unui nou model, fie și numai prin cîteva ochiade: el zărește ici o chiulasă inedită, dincolo un nou model de far, în altă parte o mască pe care n-a mai văzut-o niciodată...

Divulgarea secretelor asupra noilor modele are un rol important în competiția de pe piețele de desfacere. De aceea, constructorii își iau severe măsuri de apărare: ridică ziduri în jurul pistelor de încercări, taie arborii din apropiere, pentru ca vînătorii de prototipuri să nu se ascundă în coroanele lor, își organizează formații de paznici înarmați. Cu ani în urmă, la Belchamp, unde-și are pista de încercări firma Peugeot, a trebuit să ridice chiar niște foișoare de observație, ca acelea ale pichetelor grănicerești, pentru ca oamenii de pază să dea alarma cînd se apropie avioanele sau aeroplanele unui aeroclub vecin. Hotărîți să nu iertе nimic, reporterii-pirați foloseau avioanele și planoarele respective pentru a arunca, din cînd în cînd, cîte o privire în „curtea" lui Peugeot pentru a vedea ce se mai petrece pe acolo...

D. LAZĂR

Ford

CALE NOVĂ PRIN DOBROGEA

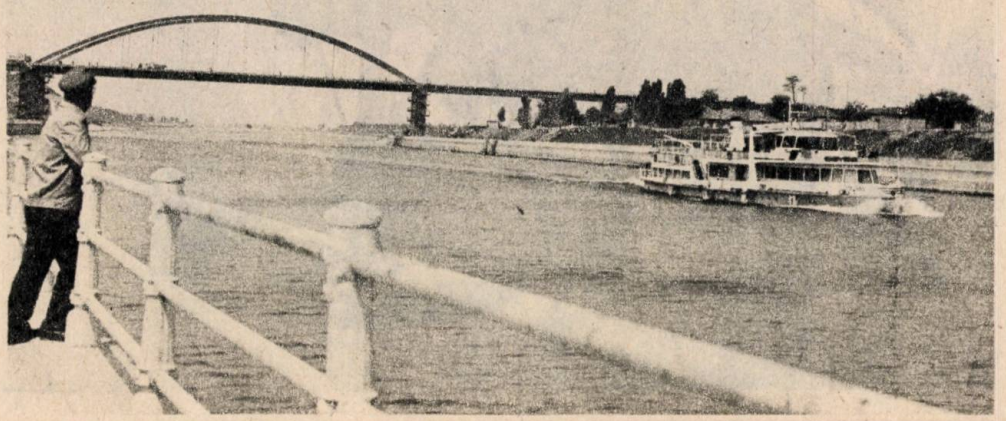
LA 26 MAI 1984, LA MAREA ADUNARE POPULARĂ DE LA AGIGEA, ÎN CUVÎNTAREA PE CARE A ROSTIT-O CU PRILEJUL INAUGURĂRII CANALULUI DUNĂRE-MAREA NEAGRĂ, SECRETARUL GENERAL AL PARTIDULUI, TOVARĂȘUL NICOLAE CEAUȘESCU SPUNEA: **„REALIZAREA CANALULUI DUNĂRE-MAREA NEAGRĂ CONSTITUIE O MARE VICTORIE A POPORULUI NOSTRU, CONSTRUCTOR AL SOCIALISMULUI, DEMONSTREAZĂ FORȚA UNUI POPOR LIBER ȘI STĂPÎN PE DESTINELE SALE. PROIECTAT ȘI EXECUTAT CU FORȚELE PROPRII, DE SPECIALIȘTII ȘI MUNCITORII ROMÂNI, CANALUL REPREZINTĂ UN SIMBOL AL NIVELULUI TEHNIC ȘI AL CAPACITĂȚII CREATOARE A MINUNATULUI NOSTRU POPOR".**

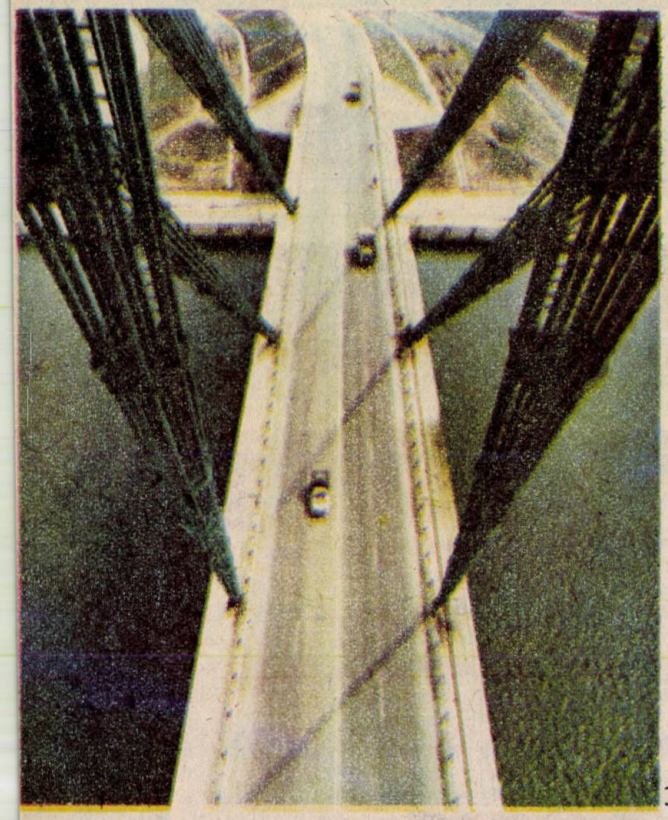
ACEASTĂ OPERĂ GRANDIOASĂ A **EPOCII CEAUȘESCU** SE ÎNSCRIE ÎN NOUA GEOGRAFIE A ȚĂRII LA PROPRIU: E UN DETALIU AL PLANETEI VIZIBIL DIN COSMOS, ȘI ACEASTA SPUNE TOTUL DESPRE LUCRARE.

În ultimii ani geografia acestor locuri s-a modificat radical. Geografie este bine spus, pentru că mari sisteme de irigație au dat naștere unei agriculturi multilaterale și înfloritoare, s-au dezvoltat orașele Constanța și Tulcea precum și spectaculoasa „riviera" a Mării Negre.

Pămînt așezat între Dunăre și mare, străvechi pămînt românesc, Dobrogea a fost pînă în anii socialismului o regiune prăfuită, sterilă,

1





3

bogată doar în vestigii antice şi caracterizată de un pitoresc oriental. Şi cu toate că era situată între două mari întinderi de apă Dobrogea suferea cumplit de sete.

Cea mai importantă modificare în geografia Dobrogei o constituie Canalul Dunăre—Marea Neagră.

Ideea nu era nouă. Primele gînduri relative la un asemenea canal datează de la finele secolului trecut. Lucrarea era însă ciclopică şi o economie ca aceea a României de dinainte de război, ori chiar şi a României de imediat după război, nu putea să se angajeze într-un asemenea act care ar fi însemnat o aventură. Realizarea canalului în zilele noastre, în cea mai fertilă epocă a istoriei româneşti pe care cu justificată mîndrie o numim **Epoca Ceauşescu** este, prin ea însăşi, un atestat de capacitate a economiei şi ştiinţei româneşti contemporane, un atestat al posibilităţii de împlinire a uriaşului efort material şi uman pe care o asemenea lucrare îl implica.

DESPRE CE ESTE VORBA?

De o cale de apă care leagă Dunărea de Marea Neagră exact prin mijlocul judeţului Constanţa, urmînd îndeaproape traseul Văii Carasu, antic drum prin care Dunărea se vărsa în mare.

Lucrările Canalului au demarat în 1976. În 1984 Canalul era gata. Între timp, în această parte a Dobrogei s-a desfăşurat o adevărată epopee a muncii. Noua cale a Dunării spre mare, scurtează traficul, în comparaţie cu cel prin Brăila, Galaţi şi Sulina, cu mai bine de 400 km.

Pentru navigaţia pe Dunăre canalul este un element extrem de important. Pentru Dobrogea, Canalul înseamnează însă mult mai mult decît o simplă arteră de navigaţie. El înseamnează: randament crescut în materie de irigaţii, culturi noi şi prospere într-o zonă aridă, dezvoltarea oraşelor şi aşezărilor din apropiere, dezvoltarea acelor „tîrguşoare" care nu putuseră să-şi înfrîngă statutul provincial. El înseamnă creşterea populaţiei, un mai bun echilibru demografic în judeţ, dezvoltarea amenajărilor social-culturale, lărgirea evantaiului de profesii, nivel crescut de civilizaţie şi multe altele.

SCHIŢĂ TEHNICĂ

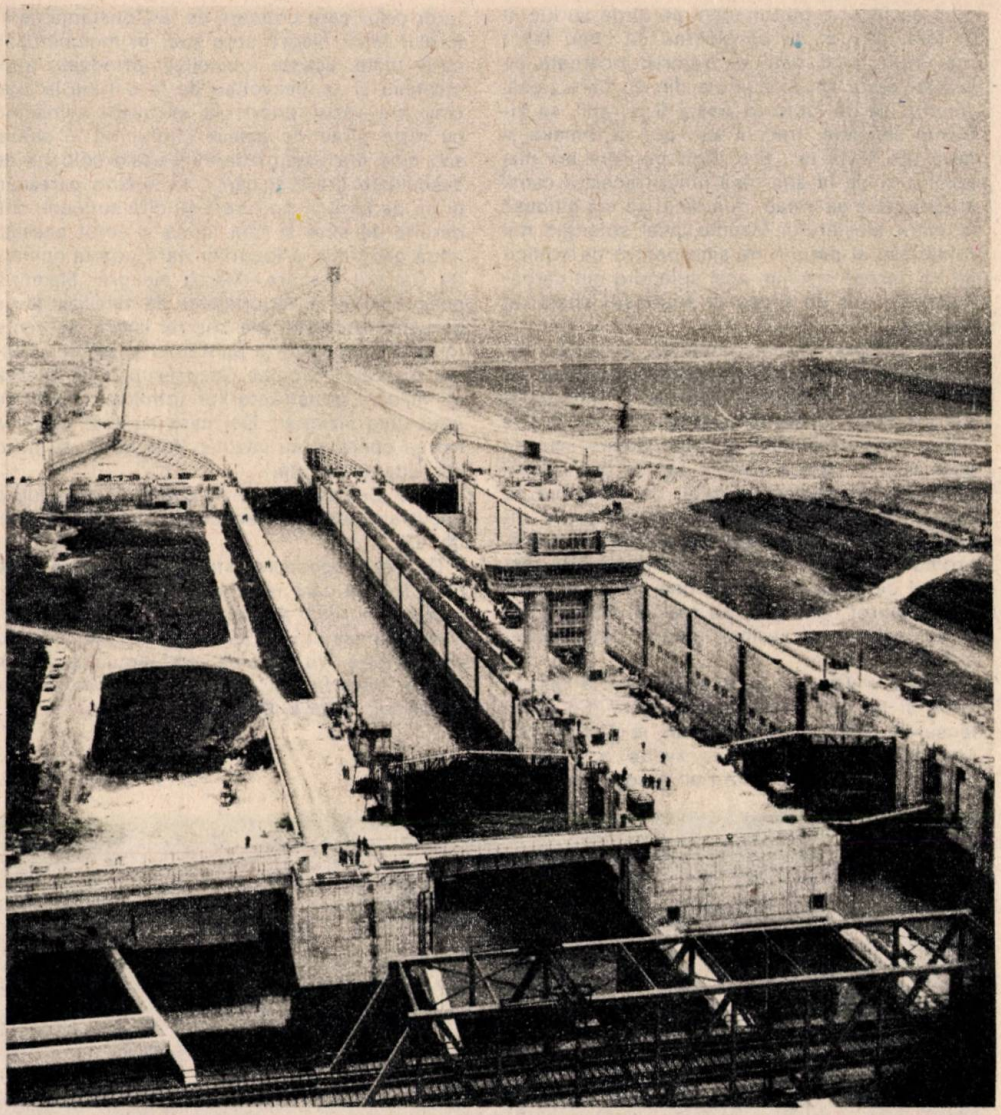
Canalul începe la Cernavodă şi sfîrşeşte la Agigea. Sau invers, dacă vreţi, ca orice cale cu dublu sens de circulaţie. La Cernavodă el se deschide printr-un port de aşteptare şi o impunătoare ecluză. Pe deasupra acestei ecluze, cu flux de trafic în două sensuri, trece un pod rutier şi de cale ferată legat cu două elegante viaducte care poartă pe ele şoseaua. Este vorba de noua autostradă Bucureşti — Constanţa ale cărei lucrări se află în plină desfăşurare şi care va scurta mult actualul drum către ţărmul mării.

Plecînd de la Cernavodă traseul Canalului atinge localităţile Medgidia şi Basarabi ajungînd la mare în dreptul localităţii Agigea unde se află o a doua ecluză, geamănă cu cea de la Cernavodă, deosebită doar prin faptul că este echipată cu un sistem de evacuare a apei de mare (care nu trebuie să pătrundă în canal din raţiuni ecologice), sistem care pune în funcţie şi două microhidrocentrale.

În faza finală de exploatare Canalul — care dispune de o administraţie proprie cu personal specializat şi un dispecerat de navigaţie echipat cu un computer — va cunoaşte o circulaţie neîntreruptă zi şi noapte. În 24 de ore el va putea fi parcurs în ambele sensuri de 40 de convoaie compuse din şase barje de cîte 3 000 tone şi un remorcher împingător. Sisteme perfecte de semnalizare asigură securitatea circulaţiei.

GENEZĂ

Am fost pe şantierul acestei uriaşe lucrări în mai multe rînduri. Astăzi cînd apa se leagănă uşor între taluzuri avînd aerul unui rîu larg şi



4

cuminte, puțini sînt cei care își mai pot închipui aspectul de odinioară al acestor locuri. Trecînd cu automobilul peste elegantele poduri, în peisajul complet modificat, nu veți mai sesiza acea întreagă epopee a muncii care s-a desfășurat aici: milioane și milioane de metri cubi de pămînt, de calcar, de cretă și prundiș excavate; milioane de metri cubi de beton turnat, kilometri de piloni și parapete pentru susținerea malurilor, ample lucrări metalice, lucrări de conducte, terasamente și traversări. Gigantice forțe umane și materiale au fost angajate în această operă care a reclamat, nu o dată, eroism și dăruire de sine. Constructorii s-au adunat aici venind din toate colțurile țării, de peste tot unde în acești din urmă 20 de ani cîți s-au scurs de la răscrucea pe care Congresul al IX-lea al partidului o reprezintă în istoria țării, au înălțat spectaculoase baraje, căi ferate, poduri rutiere și construcții metalice. Muncitori înalt calificați — șoferi, excavatoriști, betoniști, podari, mecanici și dulgheri — maiștri, șefi de lot, ingineri, șefi de șantier de elită, o veritabilă armată excelent organizată și echipată, înțelept condusă, bine retribuită și care și-a văzut împlinite toate condițiile de viață din punct de vedere social. Toți acești constructori, din rîndul cărora am cunoscut mulți, au investit în canal nu numai inteligență tehnică, efort și muncă exemplară, ci și cîte puțin din propriul lor suflet. Au pus în această lucrare o parte din existența lor așa

cum au făcut-o pretutindeni pe unde au lucrat în țară, deși ei nu considerau că și-au făcut mai mult decît datoria. Datorie încărcată de simboi după spusele unuia din ei, care zicea: „pentru ca un lucru să poată fi durabil, să înfrunte secolele, trebuie să-i pui la temelie și ceva din ființa ta". E o frază pe care am mai auzit-o și de la alții de-a lungul acestui canal și care, fără să vreau, m-a făcut să mă gîndesc la mitul Meșterului Manole, acel splendid mit românesc al dăruirii de sine pentru ca edificiile să dureze în timp, acel splendid mit carpato-pontic atît de firesc în frumosul spațiu al **Mioriței.**

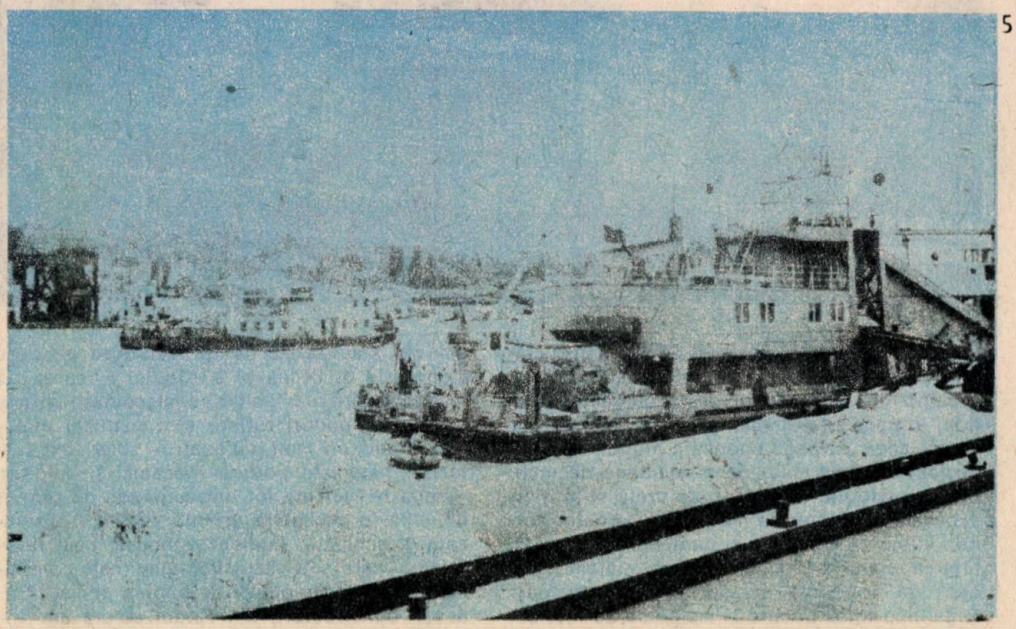
Am parcurs traseul Canalului, kilometru cu kilometru, pe măsură ce Canalul se năștea. La Cernavodă, Medgidia, Basarabi, Cumpăna, Agigea toată lumea își amintea de frecventele vizite ale președintelui Nicolae Ceaușescu, de pasiunea cu care a urmărit pas cu pas mersul lucrărilor, de indicațiile date, de prețuirea cu care a înconjurat munca și efortul tuturor. Încredere, responsabilitate, creativitate, calitate, promptitudine — toate acestea reprezintă răspunsul de zi cu zi, prin munca plină de dăruire, a tuturor celor care au realizat Canalul, de la echipele de proiectanți pînă la ultimul executant.

Cine n-a văzut în lucru ecluza de la Cernavodă și pe cea de la Agigea, cine n-a văzut lansarea tablierelor de poduri la Cernavodă, Medgidia și Basarabi sau zvelta eleganță a podului rutier peste care trec automobilele turor celor care coboară de la Constanța pe litoralul Mării Negre spre sud, în momentul în care toate aceste obiective prindeau trup creșteau și se dezvoltau de la o lună la alta cine n-a văzut enormele excavații semănînd cu niște piramide aztece strălucind în soare, sau cine n-a văzut interminabilele coloane de basculante grele al căror du-te-vino părea un drum de furnici, nu poate ști cîtă sudoare, cîtă dăruire de sine și cîtă inimă a cerut această nouă geografie a locurilor care poartă numele de Canalul Dunăre—Marea Neagră. Memoria peliculelor și a reportajelor de televiziune va perpetua secvențe ale acestei istorii, secvențe în care conducătorul partidului și statului nostru, tovarășul Nicolae Ceaușescu, aflat adesea în mijlocul constructorilor urmărea împlinirea unui gînd vizionar. Cei care au luat parte la marea operă și au văzut-o împlinindu-se nu o vor uita niciodată.

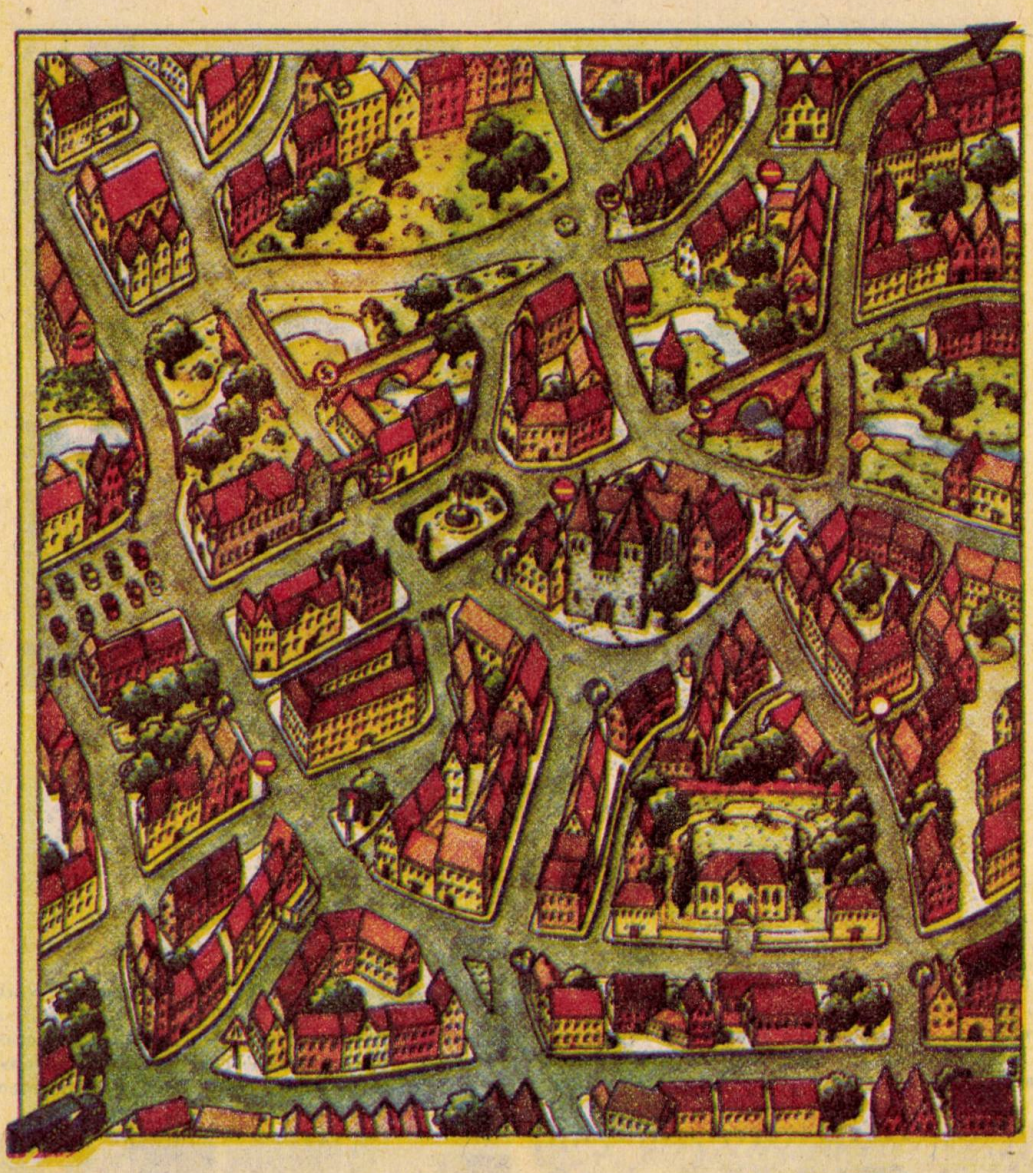
Între Cernavodă și Agigea s-a petrecut o adevărată geneză. Demiurgul? Omul României de azi.

Dunărea regăsește astăzi drumul către mare pe o cale la care renunțase din timpuri geologice imemoriale. Această cale i-au redat-o oamenii deceniului 9 al secolului XX, printr-o operă care va rămîne emblematică, într-o epocă înscrisă cu litere de aur în istoria României, **Epoca Ceaușescu.**

Dorin IANCU



1. Medgidia, prăfuitul tîrg de odinioară, are azi un alt destin grație „Magistralei Albastre". 2. În fața turnului de comandă al uneia din cele două ecluze. 3. Podul rutier de la Agigea peste canal este o îndrăzneață lucrare de artă inginerească. 4. Ecluza dinspre mare; cea de la Agigea. 5. Rampă de încărcare la marginea noii căi de apă dobrogene.



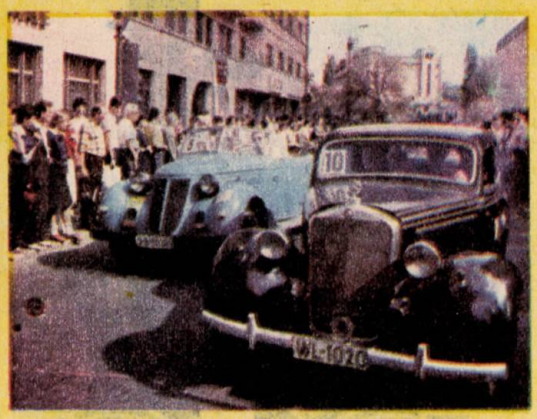
TEST: ȘTIȚI SĂ VĂ DESCURCAȚI?

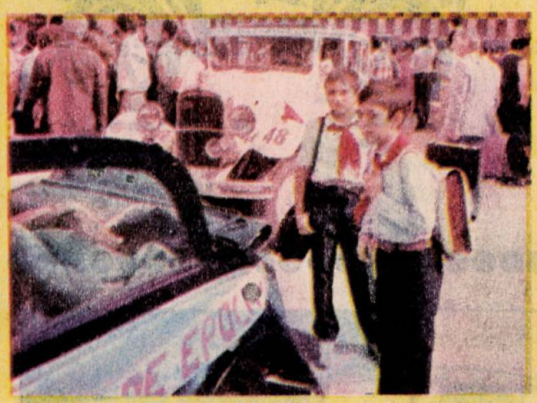
Vehiculul din stînga jos trebuie să traverseze cvartalul de locuințe din imagine. Cum va reuși acesta să respecte toate semnele de circulație plantate la fiecare intersecție de stradă, pentru a ajunge la ieșirea din dreapta sus?

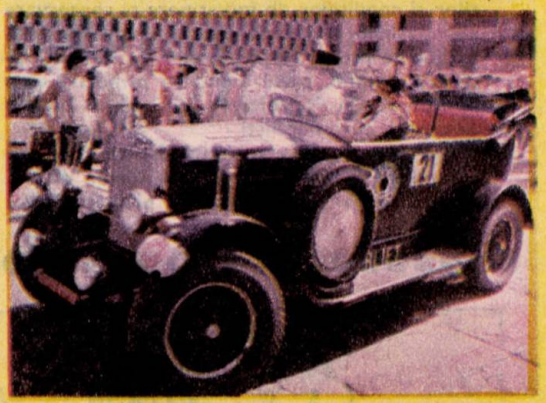
Dezlegarea în pagina 106

TINERETE FĂRĂ BĂTRÎNEȚE

Cercul „Automobile de epocă", înființat în București cu 13 ani în urmă, și-a fixat ca scop pregătirea, perfecționarea și educația rutieră a membrilor săi posesori ai unor astfel de mașini, fabricate pînă în anul 1960. Totodată, cercul urmărește să protejeze mașinile vechi, ce se încadrează în această denumire, și să-i antreneze pe proprietarii acestora în acțiuni automobilistice specifice: concursuri sportive, tehnico-aplicative, turistice și de agrement,







parăzi sau demonstrații publice, expoziții etc.

În diferite orașe ale țării există peste 1200 mașini de epocă, din care peste 360 în București. Printre acestea se numără un Berliet 1925, un Stutz 1926, un Steyr 1927, un Morris-Minor 1929, un Citroën 1928, un Ford 1929, un Renault Six 1928, un Ford 1931, un Nasch 1935, un Opel-Adam 1933 și enumerarea ar putea continua.

Încă de la înființare, cercul „Automobilelor de epocă" a desfășurat o activitate intensă, organizînd anual 4—5 raliuri turistice sau sportive, la care au participat în jur de 300 de automobile și peste 1200 de conducători auto amatori. Unele din competițiile sportive organizate au devenit tradiționale, așa cum sînt: „Raliul Veteranilor", din cadrul Competiției Naționale „Daciada", „Memorialul 1904", care ne amintește de prima cursă automobilistică din România, pe distanța București-Giurgiu și retur. De asemenea, de o bună apreciere s-au bucurat Raliul „Elegan-ței", Raliul „Litoralului", Raliul „Danubius", precum și toate concursurile cu parăzi și ex-

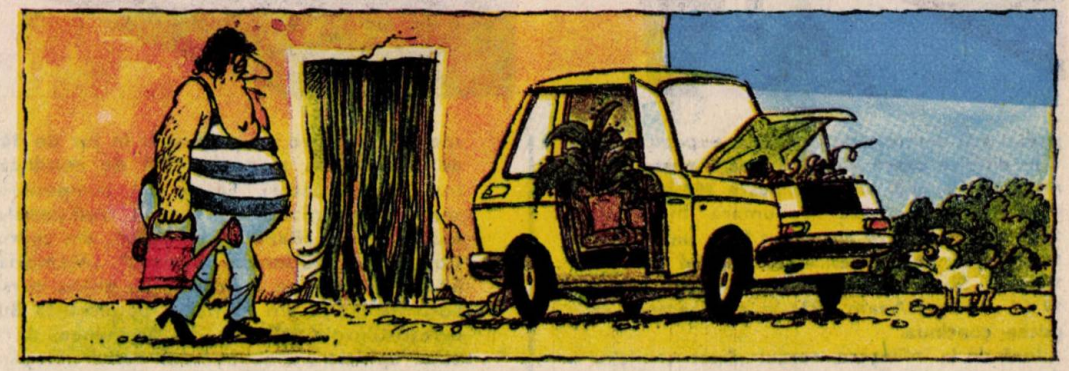
poziții „Automobile de epocă" de la Tg. Mureș, București, Sibiu, Galați, Cluj-Napoca, Giurgiu etc., unele din ele organizate cu prilejul Raliului internațional Dunării-Dacia.

În programul acestor manifestări au figurat și probe de originalitate, vechime și estetica automobilului. La Sibiu, de pildă, anual se desfășoară concursul, finala pe țară a Automobilelor de epocă, care cuprinde, în afara unui raliu, și alte manifestări: parăzi, expoziții cu tematică, proiecții de filme, concursuri de viteză în coastă, de îndemînare, regularitate și rezistență. La raliul „București-Sinaia", în afară de parăzile efectuate prin Capitală, Ploiești, Cîmpina și Sinaia, au mai avut loc „Zilele Automobilelor de Epocă", unde s-a amenajat și prezentat o expoziție filatelică (cu mașini vechi din întreaga lume) și o Expoziție cu micromodele de mașini vechi. Tot la Sinaia s-au reeditat concursurile de viteză în coastă de la Furnica, amintindu-ne de concursurile de altădată din această localitate montană.

De fapt, „Zilele Automobilelor de epocă" de la Sinaia, cuprind un program complex cultural-sportiv, destinat tuturor iubitorilor de automobile din țara noastră. Cu acest prilej, posesorii de autoturisme unicate sau de mică serie, avînd anul de fabricație pînă la 1960, pot expune mașinile lor și participa la un util schimb de experiență și de informații, în cadrul unui simpozion, la care participă în afară de automobiliști și restauratori și mecanici auto artizani cu experiență, asupra posibilităților și condițiilor de întreținere și conservare ale mașinilor vechi de epocă, asupra posibilităților de procurare a pieselor de schimb originale ș.a.m.d., totul avînd ca principal scop menținerea și dezvoltarea pasiunii de buni și pricepuți automobiliști.

Pentru atragerea automobiliștilor în aceste acțiuni au fost inițiate diferite forme de popularizare ca: afișe-program, pliante, filme, expoziții, întîlniri cu reprezentanții presei, ai radioului, televiziunii și cinematografiei. Au fost create numeroase filme care au fost apoi transmise pe micile ecrane etc. Presa pentru străinătate a prezentat, de asemenea, subiecte și aspecte inedite cu privire la manifestările și demonstrațiile ce au avut loc în țara noastră, cu automobile vechi, toate acestea contribuind la popularizarea peste hotare a sportului automobilistic românesc.

Iulian CIOBOTARU



RR

SUPERLATIVE

ROLLS ROYCE CAMARGUE

Rolls-Royce Camargue este coupé-ul cel mai scump din lume. Explicația prețului său: mașina este în întregime făcută manual, nu se fabrică decît în număr limitat, iar fiabilitatea ei este foarte mare.

Marcată de dublul „RR" negru de pe masca radiatorului, capota motorului (care, conform unei vechi tradiții britanice, nu se ridică niciodată), ascunde sub ea acel misterios V8 de 6750 cmc. Misterios fiindcă firma nu comunică niciodată puterea motorului. Dar ținînd seama de cilindree, de raportul de compresie și de alimentare, se poate presupune că sub lunga și strălucitoarea capotă a Rolls Royce-ului Camargue se ascund nu mai puțin de 300 C.P.

Odată așezat la volan, ameți și dezorientat de luxul și confortul acestui coupé, se poate observa la o primă privire a tabloului de bord că acesta nu are nimic specific unui automobil de sport: nici turometru, nici termometru de apă, nici manometru de ulei. Atîta doar, un termometru care indică temperatura exterioară. În revanșă, însă, confortul și finisarea sînt la cel mai înalt nivel: scaunele îmbrăcate în piele, sînt largi și confortabile, se reglează în lungime, lățime, acționate electric prin simpla comandă a unui buton. Geamurile și oglinzile sînt acționate tot electric. Instalația de aer condiționat și sistemul audio-quadrofonic vin să completeze gradul de confort al acestui automobil. De asemenea, grilele calandrului se închid și se deschid în funcție de temperatura motorului.

Desenată de maestrul italian Pininfarina și construită de Mulliner-Park-Ward, acest „rasat" coupé este actualmente mașina cea mai scumpă din lume. Costă 1.300.000 franci francezi, sumă ce reprezintă prețul aproximativ a zece automobile Mercedes 280 E, sau a cinci automobile Ferrari 308 GTBi.

FIȘA TEHNICĂ

Motor cu 8 cilindri în V răciți cu apă. Cilindree 6750 cmc, alezaj x cursă 104 x 99,1 mm, raport de compresie 8:1. Cutie de viteze automată cu trei trepte de mers înainte și una pentru mers înapoi; frîne cu disc la toate roțile, suspensie independentă, direcția asistată. Dimensiuni: lungime 5170 mm, lățime 1920 mm, înălțime 1470 mm. Greutate: 2345 kg. Rezervor de benzină 107 litri. Coupé cu două uși, 4–5 locuri. Consum mediu: 23 l/100 km. Viteză maximă 190 km/h.

George POPA

„Băiatul tatei, mașina tatei"

De la o vreme, locatarii îl întîlneau mai toată ziua pe băiat pe scara blocului, cu ochii pe geam. Pînă cînd s-au lămurit: ai lui își luaseră mașină și neavînd loc de parcare sub balcon (cum se obișnuiește), o parcaseră în partea opusă a blocului, drept pentru care băiatul făcea dese plantoane pe scară, ca să... Dar nu trebuie să mai spunem de ce vrea un copil, un băiat mai ales, să fie cu ochii pe „mașina tatei".

Și pentru că am rostit cuvîntul (mașina tatei) trebuie să spunem de la început că prima explicație — poate și cea mai importantă — a fenomenului despre care ne vom ocupa, ține tocmai de asociația care s-a întemeiat în conștiința comună între tată (bărbat) și mașină. De aici, deducția: deci și băiat-mașină!

Există o anumită cădere în infantilism a proprietarului de mașină — inocentă, comică, la prima vedere, dar nu rareori cu consecințe nedorite. Cunosc un tată care dădea numeroase și înfrigurate telefoane de la serviciu acasă, pentru a-și interoga fiul: „Ia uită-te pe geam, mașina ce face?" Și copilul se uita, iar tatăl nu-și putea vedea de lucru pînă nu primea liniștitorul răspuns. Cum să ne mai mire atunci

că el, copilul de 10 sau 14 ani, alocă prea mult din preocupările, gîndurile lui, jucăriei cu motor?

Ce poate să decurgă de aici? Mai intîi, o anumită perturbare a randamentului şcolar. În timpul orei, în loc să fie atent la explicaţii, el desenează caroserii pe maculator. Pot să înceapă şi absenţele: merge cu tata la service, merge cu tata la...

Un alt domeniu în care intervin tulburări e viaţa de familie: tatăl, mîndru de consolidarea poziţiei sale în familie prin noua funcţie de „şef al maşinii" îşi face aliat din „băiatul tatei", agravînd astfel opoziţia latentă dintre bărbaţii familiei şi restul. N-aţi observat că de multe ori băiatul (mai ales dacă e mărişor: 12—16 ani) ocupă locul din dreapta şoferului, alungînd-o — în mod nepoliticos — pe mamă „în spate", laolaltă cu... bunicile?

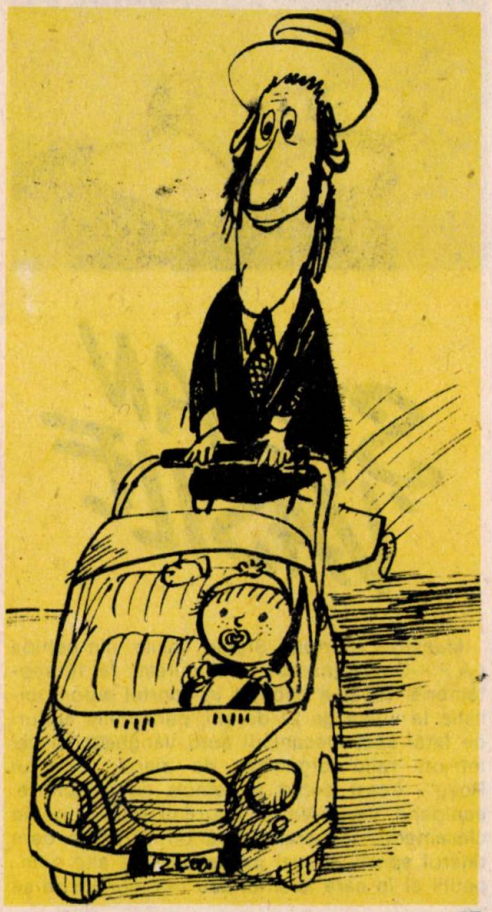
Să desfăşurăm, în continuare, ipoteza. Urmează momentul cheie: accesul băiatului la... cheile maşinii. Ba uneori nici nu e nevoie de insistenţele lui: tatăl însuşi, nerăbdător să se laude cu precocitatea odraslei, i le pune în mînă şi face pe instructorul auto. Iar dacă băiatul a învăţat, vrea să şi exerseze. Mai apoi vine tentaţia cea mare: o cursă scurtă prin cartier, să-l vadă prietenii. Iată, deci, că are nevoie de chei şi atunci cînd tatăl nu poate sau nu e dispus să i le dea. De la faza „cheile la îndemînă", el face un pas înainte: cheile pe mînă. Încep să apară micile năzdrăvănii: un viraj ambiţios — o buşitură în aripă; o frînă curajoasă — o bară stîlcită etc. Brusc, tatăl, sensibil la suferinţele maşinii, umblă la robinetul generozităţii: ascunde cheile. Unei cascade de greşeli pedagogice i se pune astfel moţ: interdicţia, apărută în momentul de maxim apetit al odraslei, declanşează criza. Mai intîi, în forme deghizate. Ştiind că tatăl nu mai vrea să-i lase volanul pe mînă, băiatul dedulcit la plăcerile motorizate, foloseşte fel de fel de trucuri: s-o mute din locul acela, undeva mai la umbră, s-o spele puţin... El ştie că, pînă acum, tatăl însuşi îi cerea să facă astfel de treburi; sconteză, deci, pe o oarecare ezitare a refuzului. Şi de multe ori strategia lui este eficientă. Urmări? Sînt destule cazuri cînd unii taţi reclamă la miliţie dispariţia maşinii din faţa casei, iar a doua zi află cu stupoare că făptaşul este tocmai... băiatul tatei. De la maşina tatei, junele înfierbîntat de volan va trece oricînd şi la maşina altuia. De la o încredere acordată de tată cu prea multă generozitate la... infracţiuni.

Dar să ne oprim. Diapazonul faptic este uşor de presupus. Să ne întoarcem, deci, la stupoarea tatălui. Şi poate şi la stupoarea unora dintre cei care, citind rîndurile acestea, se pot întreba: dar ce e rău în faptul de a-i familiariza pe copii, pe adolescenţi, cu lumea motoarelor? Tocmai aceasta e problema. Poftiţi, deci, din nou în automobilul în care se află tatăl la volan, băiatul tatei în dreapta şi „restul familiei" în spate. Cei doi „bărbaţi", ajunşi cu bolidul în trafic, nu sînt preocupaţi de altceva decît să depăşească încontinuu, să rîdă de cei depăşiţi, să-i înjure pe cei care le pun probleme, să...

Este, deci, timpul să limpezim lucrurile: nu apropierea între copil (adolescent) şi automobile este în cauză, ci modul cum se face (sau nu se face) ea! Ceea ce trebuie să primeze este interesul tehnic-ştiinţific şi nu cel distractiv-sportiv. Automobilul trebuie să-i fie prezentat copilului ca un produs tehnic, minune a gîndirii omeneşti, sinteză de invenţii, de... matematică şi fizică, şi nu ca un armăsar de hipodrom.

...Tatăl stupefiat din scena de mai sus şi alţii ca el, îşi va da seama, probabil, tîrziu (dacă îşi va da şi atunci) că a comis greşeala de a-l fi învăţat pe copilul său „să vadă" (să înţeleagă) din fiinţa automobilului — miracol de tehnică şi ingeniozitate — doar cheile, volanul şi pedala de acceleraţie.

Traian ILIE



ŞTEFAN VASILE

Maestrul sportului Ştefan Vasile, din echipa I.A.P.—Dacia (născut în Bucureşti, la 18 septembrie 1952) a debutat în sportul automobilistic la vîrsta de 21 de ani, participînd alături de tatăl său, mecanicul auto Vanghele Vasile, într-un raliu organizat de ziarul „Steagul Roşu". Acest debut a coincis cu o victorie, echipajul Vasile-Vasile ocupînd primul loc în clasamentul general. După un sezon în care tînărul sportiv a mai participat şi la alte competiţii şi în care talentul său n-a întîrziat să se afirme, Ştefan Vasile a fost încorporat, în 1975, în puternica echipă a vremii — I.O.B. Balş, sub culorile căreia devine vicecampion la circuit şi la coastă. În 1977 se transferă la Unirea Tricolor—Bucureşti, unde se ocupă în principal de raliuri. Prestaţiile sale, din cadrul echipei bucureştene, se încununează cu numeroase locuri fruntaşe în competiţiile interne şi cu titlul de vicecampion balcanic. Adevărata consacrare a lui Ştefan Vasile (care lucrează ca tehnician proiectant la I.C.P.E.— Bucureşti) a venit după anul 1981, cînd a intrat în echipa Intreprinderii de autoturisme Piteşti. Vicecampion absolut de raliuri în anii 1981 şi 1982, campion absolut în 1984, campion naţional, împreună cu echipa Dacia, cîteva sezoane la rînd, Ştefan Vasile şi-a adus, totodată, o preţioasă contribuţie la afirmarea maşinilor româneşti şi a formaţiei argeşene într-o serie de competiţii internaţionale: etapele Cupei păcii şi prieteniei, Turul Europei, Raliul Portugaliei, Raliul Acropole etc. Echipierul uzinei din Colibaşi este căsătorit şi are un fiu, Radu-Ştefan, în vîrstă de cinci ani.

•

„Am ajuns în sportul automobilistic, declară Ştefan Vasile, datorită tatălui meu, care mi-a fost, şi în etapa de debut şi după aceea, un permanent sfetnic, un neobosit povăţuitor, un iscusit mecanic. El mi-a pus volanul de curse în mînă, cum se spune, el mi-a pregătit primele maşini de competiţii, el m-a însoţit, zile şi nopţi, pe traseele de concurs pentru a-mi asigura asistenţa tehnică. Făcea toate aceste lucruri cu o mare dăruire de sine şi cu un entuziasm exemplar, ajutîndu-mă să progresez într-un sport pe care el însuşi l-a practicat mulţi ani şi de care se simţea legat cu mii de fire.

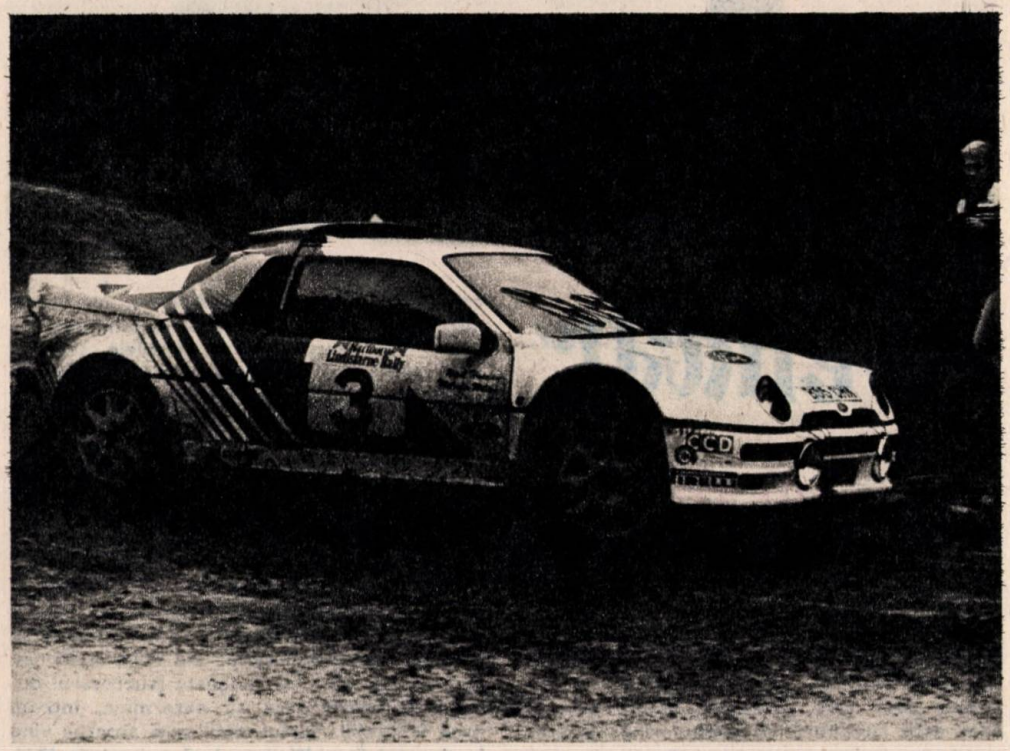
Încă din perioada în care, foarte tînăr fiind, mă duceam să-l urmăresc pe tatăl meu în concursuri, un pilot mi-a reţinut cu deosebire atenţia: acesta era Eugen Ionescu—Cristea. Mi-a plăcut la Genu eleganţa stilului de pilotaj, dozajul exact al motorului, siguranţa în stăpînirea maşinii. Conducea pe atunci un Renault 8 Gordini şi era o plăcere să-l vezi mai ales în viraje. Foarte repede el a devenit pentru mine un model. După ce am intrat şi eu în acest sport, simpatia a devenit reciprocă şi, cînd era cazul, Genu n-a întîrziat să-mi dea un sfat, să mă încurajeze sau chiar să-mi încredinţeze maşina personală pentru a lua parte la unele curse de coastă sau de circuit. Dealtfel, trebuie să spun că unele din primele mele succese, din întrecerile de viteză, le-am obţinut tocmai cu acel frumos Renault 8 Gordini,

de culoare bleu metalizat, proprietatea lui Eugen Ionescu-Cristea.

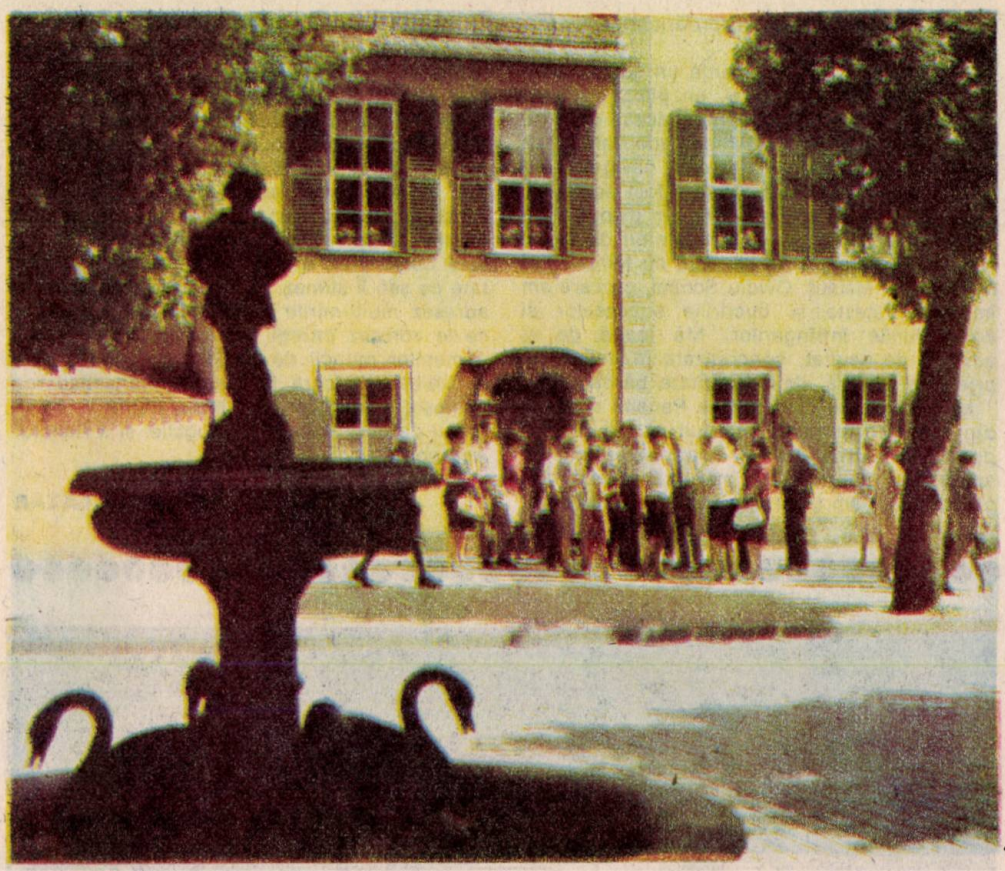
Raliurile sînt prin excelență un sport colectiv, un sport de echipă și, un pilot, oricît de bun ar fi el, nu poate obține succese dacă nu dispune de o asistență tehnică adecvată, dacă nu beneficiază de ajutorul unui navigator experimentat. Marea mea șansă a fost aceea că, după intrarea în echipa Dacia, am dispus și de mecanici excelenți și de coechipieri de clasă. Am făcut echipaj, rînd pe rînd, cu Mircea Panaite, Ionel Mălăuț, Ovidiu Scobai, cu care am împărțit frățește și bucuriile succeselor și amărăciunile înfrîngerilor. Mă leagă de ei amintiri de neuitat, concretizate în dovezi de prietenie sinceră, de solidaritate bărbătească.

Mi-a părut rău cînd Mircea Panaite a plecat din echipa noastră și a trebuit să mă despart de el. Am rămas, însă, în continuare, amici și acest lucru contează cel mai mult. Pierzîndu-l pe Panaite, l-am găsit apoi pe Mălăuț, un băiat ca o pîine caldă, priceput navigator, dar și bun cunoscător al motoarelor. Cînd Mălăuț a plecat și el de pe scaunul din dreapta mea, a fost rîndul lui Ovidiu Scobai să-mi refacă echilibrul echipajului. Ovidiu a adus în binomul nostru sportiv o bogată experiență competițională, un calm specific marilor navigatori, o inteligență tactică demnă de invidiat. Cînd încredințez Almanahului Auto '86 aceste fugare gînduri ale mele, Ovidiu Scobai îmi este coechipier, dar și șef de echipă. În calitate de șef, îl stimez. În aceea de coechipier, îi adresez mulțumirile mele. Aceleași mulțumiri ce le adresez întregii echipe Dacia și tuturor oamenilor muncii de pe Platforma industrială a Colibașilor, care făuresc autoturismele românești, evidențiate în ultima vreme în competiții de talia Raliului Portugaliei și a Raliului Acropole".

Dumitru LAZĂR



CONDUSĂ DE ECHIPAJUL MALCOLM WILSON — NIGEL HARRIS, noua mașină de grupa B, Ford RS 200, a obținut în septembrie, anul acesta, prima sa victorie sportivă, cîștigînd Raliul Marlboro Lindisfarne desfășurat în Kielder Forest, din nord-estul Angliei. Începînd din 1986, această mașină, cu motor turbo și tracțiune integrală, se va număra printre adversarele lui Peugeot 205 T 16 și Audi Quattro.



1

Weimar

ORAȘUL MUZEU

Situat în partea de sud-vest a R.D.G., Weimar-ul este cunoscut în lume prin ineditul său ca zonă turistică într-un circuit prin țara prietenă. Faima acestui oraș este susținută, în primul rînd, de trecutul său glorios, ca leagăn al literelor și artelor, ca lăcaș al clasicismului german. Aici au locuit și creat Lucas Cranach, Bach, Goethe, Schiller, Herder, Christoph Martin Wieland, Franz Liszt și Richard Strauss.

Weimar-ul este locul unde Johann Sebastian Bach s-a angajat, la începutul secolului XVIII, ca organist și ca violonist la curtea ducelui Wilhelm Ernst de Weimar, iar în cei aproape zece ani, Bach a compus numeroase opere cu rezonanță pînă în zilele noastre. Dar atunci cînd Bach și-a manifestat dorința să părăsească curtea de Saxa Weimar, în 1717, concertmaistrul și organistul curții este întemnițat din 6 noiembrie pînă în 2 decembrie 1717, cînd secretarul curții îi comunică aprobarea demisiei, ca pe o „favoare acordată de curte". Iată, deci, și un moment de tristețe pe care titanul muzicii și-l va aminti mai tîrziu.

...Anii trec și evenimentele de la curte se succed cu aceeași repeziciune. Astfel, tînărul avocat Johann Wolfgang Goethe nu avea să bănuiască că întîlnirea lui, din 1774, cu Principele moștenitor Karl-Augusta (succesorul ducelui Wilhelm) avea să determine, într-un mod favorabil, cursul vieții sale. Goethe vine în ducatul Saxa-Weimar la 7 noiembrie 1775, după ce ducesa mamă depune funcțiile regești și Karl August începe să domnească efectiv.

Ascensiunea lui Goethe în viața politică și culturală a ducatului se face cu repeziciune. Poetul este numit director al teatrului din Weimar, președintele comisiei de arhitectură

pentru refacerea și înfrumusețarea castelului, iar ceva mai tîrziu, chiar ministru. Se poate spune că autoritatea și influența lui Goethe în ducatul Weimar sînt revelatoare. În acest cadru, poetul îl aduce la curte, ca predicator, pe vechiul lui prieten Herder (filozof iluminist, critic literar și scriitor), cu care realizează o frumoasă colaborare, iar viața provincialului Weimar începe să capete o strălucire neașteptată, să devină o atracție și pentru alte personalități ale vieții culturale germane. Printre acestea se află și profesorul de istorie universală de la Universitatea din Jena, Friedrich Schiller, care manifestă o afinitate deosebită față de creația lui Goethe.

Prietenia dintre Goethe și Schiller a fost atît de puternică, încît unii au asemuit-o cu legendara amiciție dintre Petrarca și Boccaccio. Frumusețea și sinceritatea acestei prietenii a dăinuit cu strălucire pînă la moartea lui Schiller (1805). Autorului lui „Don Carlos", „Intrigă și iubire", sau al „Miresei din Messina", Goethe i-a închinat oda „La craniul lui Schiller", lucrare care va rămîne exemplu-monument dedicat gloriei nepieritoare a unui mare poet de către un titan al poeziei...

Eternitatea acestei prietenii ne este înfățișată, în zilele noastre, printr-un frumos și, în același timp, impunător monument ridicat în fața teatrului din Weimar: dubla statuie a lui Goethe și Schiller.

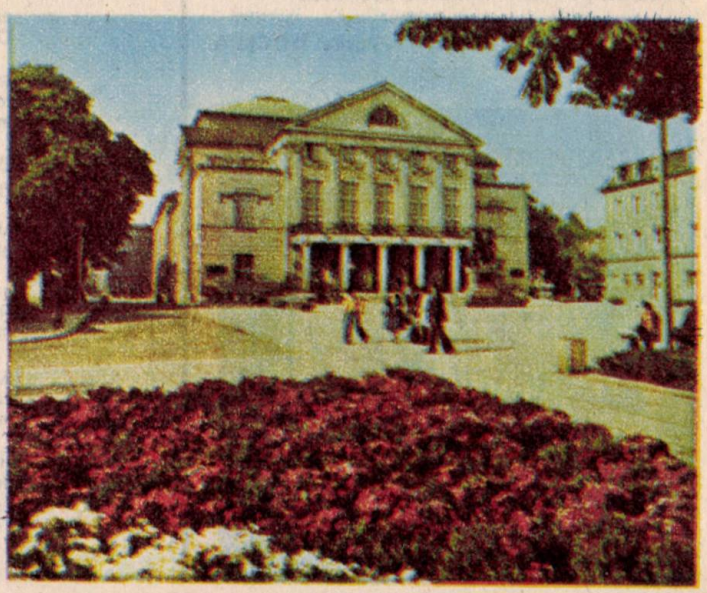
Orașul Weimar are foarte multe mărturii ale clasicismului german. Punctul de atracție pentru turiștii sosiți în această urbe este Franenplan, mai exact Muzeul Național Goethe, casa poetului (din 1782 pînă la moarte — 1832), lăcașul unde el și-a împărțit viața cu inimoasa Cristina, fata care a adus în această casă patriciană un suflet proaspăt, plin de voioșie și sănătate al oamenilor din popor. Orice descriere sau prezentare a muzeului ni se par de prisos. Muzeul Goethe, metodic organizat și excelent întreținut de edilii orașului, merită să fie văzut de fiecare turist sosit la Weimar.

Un alt obiectiv turistic, suprasolicitat de turiști, este Casa memorială a lui Schiller, lăcașul care l-a adăpostit pe poet în perioada 1802—1805. „Pierdută" printre numeroasele magazine de pe strada cu același nume, Casa Schiller are la parter și etajul întîi diferite obiecte și lucrări ce ilustrează o serie de aspecte din viața și activitatea marelui prieten al lui Goethe. Camerele în care a locuit sînt amenajate ca pe vremea sa, de o rară modestie. Deci puține podoabe din viața de familie, destule cărți care te îndeamnă la o sobrietate ce te cheamă la liniște, reculegere...

La zece ani după moartea lui Goethe, la Weimar a început să strălucească o nouă stea: Franz Liszt, „capelmaistru" la curte. Printr-o muncă fără odihnă și eforturi deosebite, F. Liszt a reușit să învingă greutățile și chiar decepțiile cu care s-a confruntat atunci cînd a pus în scena teatrului, unde fusese director Goethe, unele lucrări ca: „Tannhäuser", „Olandezul zburător" etc. Viziunea lui Liszt despre Weimarul — centrul culturii germane — în care „oamenii să se înfrățească în creații pașnice, în întreceri pe tărîm spiritual" nu s-a materializat. Prin crearea fundației Goethe el spera într-o resistematizare a orașului cu locuințe luminate și bine aerisite. Dar... Liszt se vede nevoit să părăsească orașul și să lase în urmă doar... hotelul (unde a locuit) și casa „Altenburg".

2

3



1. Casa memorială a lui Schiller.
2. Pavilionul de vară al lui Goethe situat în parc.
3. Teatrul din Weimar. În fața teatrului, dubla statuie a lui Goethe și Schiller.

Numeroase alte clădiri se constituie în vii mărturii ale oraşului cetate a umanismului. Astfel, în Platz der Demokratie, în fostul Palat Verde, datînd din 1563, apoi reclădit între 1761—1766, şi în secolul al XIX-lea, se află Biblioteca centrală a clasicismului german, cu circa 100.000 volume. În Piaţa Herder se găseşte biserica orăşenească în stil gotic tîrziu (sec. al XV-lea grav deteriorată în 1945, restaurată pînă în 1953, cu un valoros altar datorat lui Cranach). De asemenea, Castelul, cu un turn înalt de 48 de metri, ornamentat în stil baroc (1720—1732), adăposteşte colecţiile de artă ale Weimar-ului (artă sacrală, pictură din epoca lui Dürer şi Cranach, din epoca barocă şi clasică).

În partea de sus a oraşului, spre valea riului Ilm, se întinde un frumos parc, amenajat în stil englezesc. Parcul datează din secolul al 18-lea, iar în interiorul lui se află alte două obiective turistice: Casa romană de la sfîrşitul secolului al 18-lea şi pavilionul de vară al lui Goethe.

...Din autocar sau din autoturismul personal, turistul va remarca, încă cu 10—15 km înainte de a intra în Weimar, „Memorialul naţional Buchenwald", monument situat în partea de nord a Weimarului, pe dealul Etter. În 1937, fasciştii au construit lagărul de concentrare Buchenwald, unde au fost „luate" vieţile a 56.000 de oameni. Tot aici a fost adus şi împuşcat, în 1944, şi Ernst Thälman, conducătorul Partidului Comunist German.

Fără îndoială, Weimarul oferă turiştilor nu numai un splendid lăcaş muzeistic, valori inestimabile ale clasicismului german, ci şi tinereţea unui oraş socialist care, prin înnoirile sale urbanistice sau prin creşterea evidentă a potenţialului său economic, se afirmă tot mai puternic pe drumul înfloririi socialiste.

Vasile DOCHIA

CEL MAI...CEA MAI...

... respectabil strămoş şi veteran al maşinilor de curse este vedeta de altădată, „Cottin Desgouttes" tip 1911. Este echipată cu un motor cu patru cilindri, avînd o cilindree de 10,5 litri.

... veche soluţie tehnică a unui grup propulsor şi prima din lume, care reunea într-un bloc unic, motorul, ambreiajul şi cutia de viteze, a fost aplicată la autoturismul „Ninfea 800" model 1946 cu tracţiune faţă.

...lung autoturism de serie este Cadillac Fleetwood Limuzin (SUA); măsoară 620,6 cm.

... scurt autoturism de serie este G.P. Madison model 1980 (Anglia); măsoară 200,7 cm.

... lat autoturism de serie este ZIL 4104 model 1983 (URSS); măsoară 207 cm.

... îngust autoturism de serie este Guanci SJJ-1 (SUA); măsoară 114,3 cm.

... înalt autoturism de serie este ARO M 461; măsoară 205 cm.

... scund autoturism de serie este Sbaro Lola T 70 (Elveţia); măsoară 91 cm.

... mare ampatament îl are autoturismul de serie Honda Accord Sedan model 1983 (SUA); măsoară 441 cm.

... mic ampatament îl are autoturismul de serie Toyota Tercel/ Corsa/ Corola II 1500 model 1982 (Japonia); măsoară 143 cm.

... mare gardă la sol o are autoturismul tot-teren Sames Yeti 903 (Italia); măsoară 30 cm.

... mică gardă la sol o are autoturismul de serie Volkswagen Derby L (40 CP) măsoară 9,5 cm.

... mare diametru de bracaj îl are autoturismul de serie Cadillac Calais (SUA); măsoară 18,80 m.

... mic diametru de bracaj îl are autoturismul de serie Toyota Corolla 1300, 1600, DX (Japonia); măsoară 5,1 m.

... greu autoturism de serie este ZIL 4104 (315 CP); are 2900/3500 kg.

... uşor autoturism de serie este Magenta Sprint model 1983 (Anglia); are 494 kg.

... mare raport masă/kW este de 41,4 şi aparţine autoturismului Hindustan Ambasador Mark 4 diesel, model 1982 (India).

... mic raport masă/kW este de 5,3 şi aparţine autoturismului Lamborghini Countach LP 500 S model 1982 (Italia).

... scurtă repriză de realizare a vitezei de la 0—100 km/oră este de 4,0 secunde şi aparţine autoturismului de serie Vector Twin Turbo W2 (California—SUA).

... mare cotă de alezaj a unui motor de serie cu benzină, o are

autoturismul de serie Mercedes Benz 600 (RFG); măsoară 163 mm.

... mare cotă de cursă a unui motor de serie o are autoturismul tot-teren Nissan Patrol (Japonia); măsoară 114,3 mm.

... mică cotă de alezaj a unui motor de serie o are autoturismul Mazda Carol 360 (Japonia); măsoară 46 mm.

... mare dozaj aer-benzină este, pînă în prezent, de 23:1; acest dozaj a fost obținut cu ajutorul chiulasei tip „Fireball", folosită la motorul de curse F 1 de pe autoturismul Jaguar XS HE (Anglia).

... mare cuplu maxim realizat de un motor de serie cu benzină este, pînă în prezent, de 69,1 daN.m; aparține autoturismului Lincoln Continental (SUA).

... mic cuplu maxim realizat de un motor de serie cu benzină este de 2,4 daN.m; aparține autoturismului Mazda Carol 360 (Japonia).

... mare putere litrică obținută de un motor de serie cu turbocompresor este de 360 CP/litru; aparține mașinii de curse de F 1 Ferrari.

... mare putere litrică, obținută pentru un scurt timp, de un motor cu alți combustibili (alcool etilic, nitrobenzen, nitrometan etc), este de 404 CP/litru. A fost realizată de motorul Offenhauser model 1975, pregătit pentru cursele tip Indianapolis.

... mică putere litrică obținută de un motor de serie cu benzină este de 23,7 CP/litru; aparține autoturismului Pontiac Catalina (SUA).

... mare volum al unei instalații de răcire a unui motor de serie pentru autoturisme este de 24,5 litri; de exemplu Panther 6.

... celebru motor din istoria curselor și cu cel mai bogat palmares este Ford-Cosworth.

... vechi record de viteză stabilit de o trăsură-automobilă cu aburi, a fost realizat în 1906, la Daytona (Florida—SUA), de către Fred Mariott, cu „Stanley Steamer": a realizat viteza de 202,38 km/oră, viteză care, chiar astăzi, pare ca o adevărată minune.

... mare record mondial de săritură în lungime cu un autovehicul este de 127 m. A fost realizat de un „unicat", model Pontiac Firebird Transam, echipat cu un reactor de 14.000 CP, care a sărit peste o vale.

... vechi record de anduranță cu automobilul aparține francezului Lecot. Cu un „Citroën 11", el a parcurs de la 23 iulie 1935 și pînă la 26 iulie 1936 distanța de 400.000 km, conducînd 370 de zile.

... mare număr de rulmenți la un autoturism îl are vedeta de odinioară Delage 1500 model 1929: 62 bucăți; la acest autoturism, vilbrochenul, bielele, cei doi arbori cu came și tot ce se învîrtește sînt montați pe rulmenți.

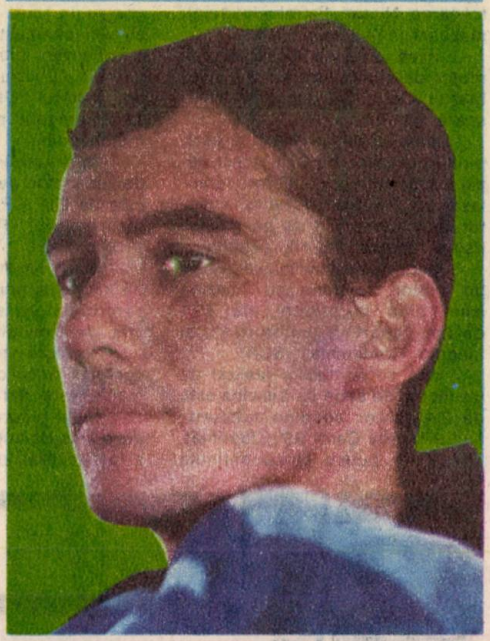
Ion D. MAN

Regata 2 CV! Mai mulţi belgieni, amatori de întreceri nautice, s-au gîndit să organizeze o regată originală. Din caroserii de autoturisme Citroën 2 CV, amplasate pe bărci cu motor, ei au construit un gen de ambarcaţiune căreia nu-i lipseşte deloc „culoarea"!

Pe unul din canalele televiziunii vest-germane este transmis un spectacol quasi-comic, cu un subiect inedit: „descifrarea" datelor horoscopului unor mari vedete. În imagine actriţa Sydney Rome şi pilotul de formula 1, Niki Lauda.

mozaïc

mărturisiri



AYRTON SENNA

Alături de Martin Brundle (Tyrrell), Gerhard Berger (Arrows) şi Andrea de Cesaris (Ligier), brazilianul Ayrton Senna face parte din cea mai tînără grupă de piloţi de formula 1. El a împlinit 25 de ani la 21 martie 1985. Crescut la şcoala kartingului, în care s-a distins încă de la vîrsta de zece ani, Ayrton a debutat în cursele de formula 1 cu o maşină Toleman. Începînd de anul acesta, face parte din echipa JPS-Lotus, sub culorile căreia a obţinut prima sa victorie într-o etapă de campionat mondial, cîştigînd Marele Premiu al Portugaliei. Pilot de mare talent, „bătăios" prin excelenţă, Senna s-a remarcat în cursele desfăşurate pe ploaie. Pentru a fi cît mai aproape de circuitele europene şi de echipa Lotus, pilotul brazilian şi-a stabilit reşedinţa la Reading, o localitate aflată în împrejurimile Londrei.

•

Mărturisirile lui Senna, selecţionate de noi pentru această ediţie a Almanahului Auto, încep cu prima cursă a sezonului '85, desfăşurată în aprilie, la Jacarepagua, o cursă încăr-

cată de emoții și de răsturnări de situații. „Un trac imens, spune Senna, pusese stăpînire pe mine înainte de start: trebuia să evoluez în fața compatrioților mei și, evident, să nu-i dezamăgesc. Imediat după plecare, tracul mi-a dispărut ca prin minune și, timp de aproape o oră, am ținut tribunele în picioare, luptîndu-mă cu adversari de talia lui Prost și Alboreto, pentru locurile din fruntea plutonului. Motorul Renault V6 funcționa ireproșabil, mașina Lotus ținea drumul perfect și mie, din cînd în cînd, prin minte îmi trecea un vis frumos: ce-ar fi să cîștig? Eram la cea de a 15-a cursă a carierei mele de pilot de formula 1 și o victorie, tocmai aici, acasă, ar fi contat mult mai mult decît aceea ce mi-a scăpat printre degete, cu un an înainte, din cauza unei ploi torențiale, pe străzile de la Monte Carlo. Dar visul meu nu s-a realizat. O defecțiune la instalația electrică a mașinii m-a obligat să abandonez. După ce-am ajuns la stand, m-am așezat pe un scaun, cu capul între mîini. Admiratorii mei, care se numără cu zecile de mii, au amuțit. Apoi au început să-mi scandeze numele, cu scopul de a mă consola pentru eșecul suferit. Trebuie să declar că n-au fost în măsură să mă scoată din starea în care eram; consolarea mi-a venit abia peste două săptămîni, la Estoril, unde am reușit să urc pe prima treaptă a podiumului, după o cursă infernală, desfășurată pe o pistă inundată de ploaie.

În scurta mea activitate de pilot de formula 1, care se întinde, deocamdată, doar pe parcursul a două sezoane, am fost adesea întrebat de ziariști: cum am ajuns la curse? Ca să răspund la această întrebare, trebuie să mă refer la familia mea. Tata este fermier și, în curtea fermei noastre, din regiunea Sao Paulo, m-am pomenit de mic printre tractoare, mașini de teren și camioane. La opt ani mi s-a făcut cadou un kart, iar la 13 ani am asistat, împreună cu niște prieteni, la cursa de automobile de la Interlagos. Am început să iau parte la întrecerile de karting și, cînd am devenit campion, drept recompensă, tatăl meu m-a dus în Europa să văd cursa de 24 de ore de la Le Mans. Am avut, prin urmare, suficiente motive să mă îndrăgostesc de sporturile mecanice și, într-o bună zi, să mă înscriu într-o întrecere de automobile pe care... am cîștigat-o. Pe urmă au venit alte succese, dar a venit și conflictul cu familia: mama a declarat că nu mai este de acord să iau parte la curse pentru că sînt periculoase. Timp de aproape un an am stat pe tușă. Apoi, cu sprijinul tatii și al unor prieteni de familie, care mi-au susținut foarte bine cauza, am început din nou. Iar acum totul este în regulă, din acest punct de vedere. Rămîne doar o singură problemă în suspensie: aceea de a fi la înălțimea încrederii acordate și de a încerca să mă ridic la nivelul iluștrilor mei înaintași și compatrioți, marii campioni Emerson Fittipaldi și Nelson Piquet. Voi reuși oare? Doar timpul va da cel mai corect răspuns la această grea întrebare".

D. ȘOMUZ

PĂMÎNTURI și APE

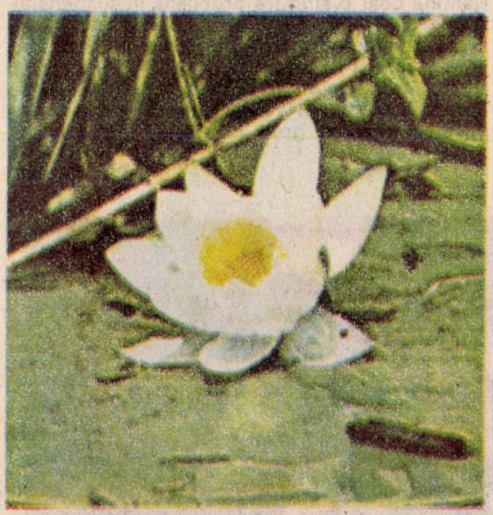
„Delta Dunării? Nu pot s-o descriu. Mergeți s-o vedeți cu propriii voștri ochi, să vă formați propriile impresii. Este singura soluție!". Cu acest fragment, o admirabilă invitație, se adresa celor din Scandinavia scriitorul suedez Per Olof Ekström. Îndrăgise România, a străbătut-o în lung și-n lat și a scris mult despre ea.

Textul pe care l-am citat este un răspuns pe care l-a dat unor naturaliști la o conferință ținută la Stockholm, una din multele despre România pe care le-a ținut. Incitați de proiecțiile de diapozitive din mirifica lume a deltei, acei naturaliști i-au cerut detalii, descrieri. „Mergeți s-o vedeți... Este singura soluție!" mi s-a părut răspunsul cel mai potrivit, pentru ceea ce cuvintele nu pot descrie. Un colț de lume în care simți pulsul viguros și respirația unei naturi atotputernice, trebuie văzut și înțeles. Cuvintele sînt subiective, filtrate de alt gînd și alt suflet decît al tău.

Imaginile pe care le vedeți alături sînt doar o sugestie pentru acest „paradis regăsit" care e Delta Dunării. Mii și mii de alte imagini sau de variante ale acestora pot fi descoperite de toți cei ce străbat acest imperiu de ape și pămînturi care se găsește acolo unde Dunărea, după lungul ei drum prin Europa, își dăruiește apele Mării Negre.

Ce este delta? Cea mai măiastră operă a Dunării. Alintatul fluviu european, lung de 2900 km, care curge prin opt țări, a dăruit României mai bine de o treime din cursul său (1075 km). Din antichitate acest fluviu a fost o cale de comunicație între Răsăritul și Apusul continentului, între două sau mai multe lumi. Fenicienii, tracii, sciții, grecii, dacii, romanii au navigat pe Dunăre. Aproape toți învățații antichității citează fluviul și numele lui – întîi Istros, apoi Danubius – figurează deopotrivă în legendele egiptene, în povestirile despre Argonauți și în descrierile romane. Dar „Dunărea albastră" din valsul lui Strauss, n-are această culoare decît poate la izvoare. Tulbure, de culoarea cafelei cu lapte, dunărea transportă mii și mii de tone de aluviuni pe care le depune la vărsare, formînd delta – acest splendid evantai de natură, desfășurat între cele trei brațe prin care fluviul se varsă în mare construind cel mai tînăr pămînt al Europei. În fiecare an acest pămînt înaintează în mare cu aproximativ 40 de metri; un pămînt în plină și permanentă metamorfoză. A zice pămînt, e puțin exagerat pentru că teritoriul deltei e dominat în proporție de aproape 80% de ape. (Abia aici pe canalele retrase, în lacuri și lagune Dunărea este „albastră" într-adevăr, o apă de cristal pe care plutesc nuferi, atît de transparentă și pură că poți s-o bei).

Înainte de a se împărți în cele trei brațe care cuprind miraculosul triunghi al deltei, Dunărea are un debit de 6300 mc pe secundă, ceea ce înseamnă că apa scursă în două minute poate aco-



1

2

3

peri nevoile zilnice ale unui oraş cu o populaţie de 1,5 milioane de locuitori. Această masă enormă de apă transportă tone de aluviuni pe secundă sub forma unor fine particule în suspensie. Aceste aluviuni constituie „materia primă" din care se edifică delta. În comuna Sfîntu Gheorghe, situată la extremitatea braţului cu acelaşi nume a trebuit să fie înălţat un far nou, pentru că cel vechi a rămas în urmă pe ţărm, cu mai bine de 2 km. Aceeaşi este situaţia şi la Sulina (port la capătul braţului central, canalizat): farul construit în 1802, pe malul mării se găseşte azi în... plin centrul oraşului!

Care sînt, pe scurt, caracteristicile deltei? O uriaşă pînză de paianjen compusă din canale mari şi mici, din lagune şi lacuri mărginite sau cotropite de o vegetaţie luxuriantă ce adăposteşte o faună extraordinar de bogată. Un labirint seducător, ideal pentru vacanţe robinsonice. Bogăţia economică şi frumuseţea peisajului conferă Deltei Dunării o valoare turistică excepţională, unică în Europa. Aici se află poate cel mai vast teritoriu acoperit cu stuf din lume (240.000 ha), cea mai bogată faună ornitologică a continentului, egalată doar în cîteva locuri pe glob, şi cea mai întinsă plajă a litoralului românesc – cea dintre Sulina şi Sf. Gheorghe, lungă de 30 km şi lată de 1–2 km. Altitudinea maximă din deltă este de 47 m, iar adîncimea maximă a apelor 36 m (pe braţul Sulina). Cele mai scurte ierni din România sînt cele din Deltă: 20 de zile pe an cu temperaturi mai mici de 0°C. În zona centrală lăţimea braţului Sulina atinge 1 km. Cea mai mare întindere de pămînt ferm (zic ferm pentru că sînt şi plauri, pămînturi plutitoare ce se adună, se conjugă şi sporesc) este grindul Letea – 17 000 ha. Tot aici se află, straniu crescută pe nisipuri, şi o mare pădure de stejari, încinsă în hăţişuri de liane, cu imagine de pădure tropicală.

Toate aceste date de geografie economică, de geografie fizică, de biogeografie şi multe altele formează materia concretă a poeziei deltei. Sigur, geomorfologii constată că delta este o cîmpie aluvionară în plină formare şi că în cîteva secole aspectul de baltă şi mlaştină de azi va dispărea, fiind înlocuit cu cel de cîmpie roditoare. Evident, natura e în ireversibilă mişcare şi probabil că aşa va fi. Pînă atunci însă multe generaţii de suflete se vor delecta cu tabloul unic al acestor ape şi pămînturi, cu poezia imaginilor lor. Căci poezia depăşeşte aici orice imaginaţie. Închipuiţi-vă trei mari braţe de fluviu care străbat o masă compactă de vegetaţie. Din aceste braţe se desfac canale şi canalicule

de toate mărimile care rătăcesc prin păduri urmînd trasee capricioase, sub bolți de crengi, pe lîngă trestii suple și foșnitoare, conducînd uneori în lagune cu ape limpezi sau în strîmtori încărcate de frunze și flori de nufăr, într-atît încît o fotografie făcută în acele locuri pare neverosimilă: o barcă purtînd în ea oameni și plutind parcă nu pe ape ci într-un... luminiș înflorit.

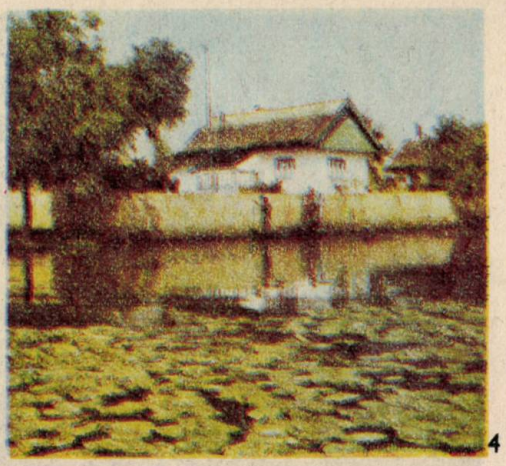
Mai imaginați-vă o plimbare cu barca prin acest labirint, cîteva zile petrecute într-un cort pe o insulă, într-un peisaj ce pare a nu se fi schimbat de la începuturile lumii, poporul de păsări stîrnite de plutirea bărcii înălțîndu-se grațios ca într-o veritabilă decolare (delta e unicul loc din Europa unde pelicanii mai cuibăresc încă), prînzuri și cine imperiale ale căror pretext este peștele de toate felurile. Nu uitați amurgurile ce se oglindesc în ape cu strălucîri de rubin, satele pitorești ale pescarilor, pescarii înșiși cu chipuri de personaje din povești de mult uitate. Basme fantastice cu ondine și pești miraculoși se armonizează perfect cu peisajul care le-a inspirat, el însuși un decor de basm, cu lagune și plauri plutitori, cu sălcii plecate peste oglinda apelor, cu toate culorile îngrămădite între cer și ape.

Există în deltă rezervații și splendide monumente ale naturii, precum și peisaje din vremi apuse ca de pildă donquijottescul decor al morilor de vînt.

Toate acestea sînt la îndemîna turistului pe care ambarcații confortabile îl duc în acest minunat imperiu vegetal unde în ciuda izolării sînt cabane, campinguri, hoteluri, unele chiar elegante. Din acele puncte de popas el poate apoi descoperi, singur, plutind în barcă, frumusețile intime ale deltei.

Am văzut delta de atîtea ori și de fiecare dată frumusețea ei mi s-a părut diferită. Am conchis că sînt, probabil, subiectiv și că iubesc frumusețile acestui pămînt într-atît încît mi le reprezint îmbogățite. Am trăit cu această impresie pînă în ziua în care am însoțit un grup de ziariști specializați în domeniul turismului, ecologi și experți în materie de protecție a mediului ambiant, provenind din vreo 16 țări. Văzuseră, neîndoielnic, „cîte ceva" tot umblînd prin lume. N-are rost să vă repet tot ce mi-am notat. Voi reproduce doar o singură opinie, a unui ziarist belgian: „Am văzut un nepreţuit și de neuitat monument al naturii. Un peisaj pe care nu l-am întîlnit nicăieri, niciodată. Este la fel de captivant ca o poveste frumoasă, numai că aici povestea este adevărată!"

Priviți imaginile sau orice fotografii despre deltă care vă vor cădea în mînă. Adăugați-le, cu imaginația, clipocitul apei, adierea vîntului, foșnetul stufului, zborul egretelor și al lebedelor, izul pămîntului și al apei, aerul pur, simplitatea unei naturi monumentale și veți dobîndi chipul „paradisului regăsit".



4

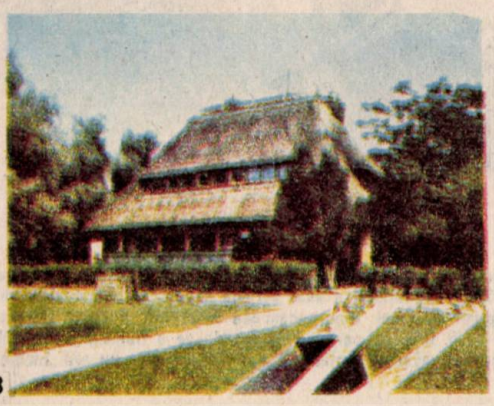
Avea dreptate Ekström: „Mergeți să vedeți cu propriii voștri ochi... Este singura soluție!"

Dorin IANCU

5

6

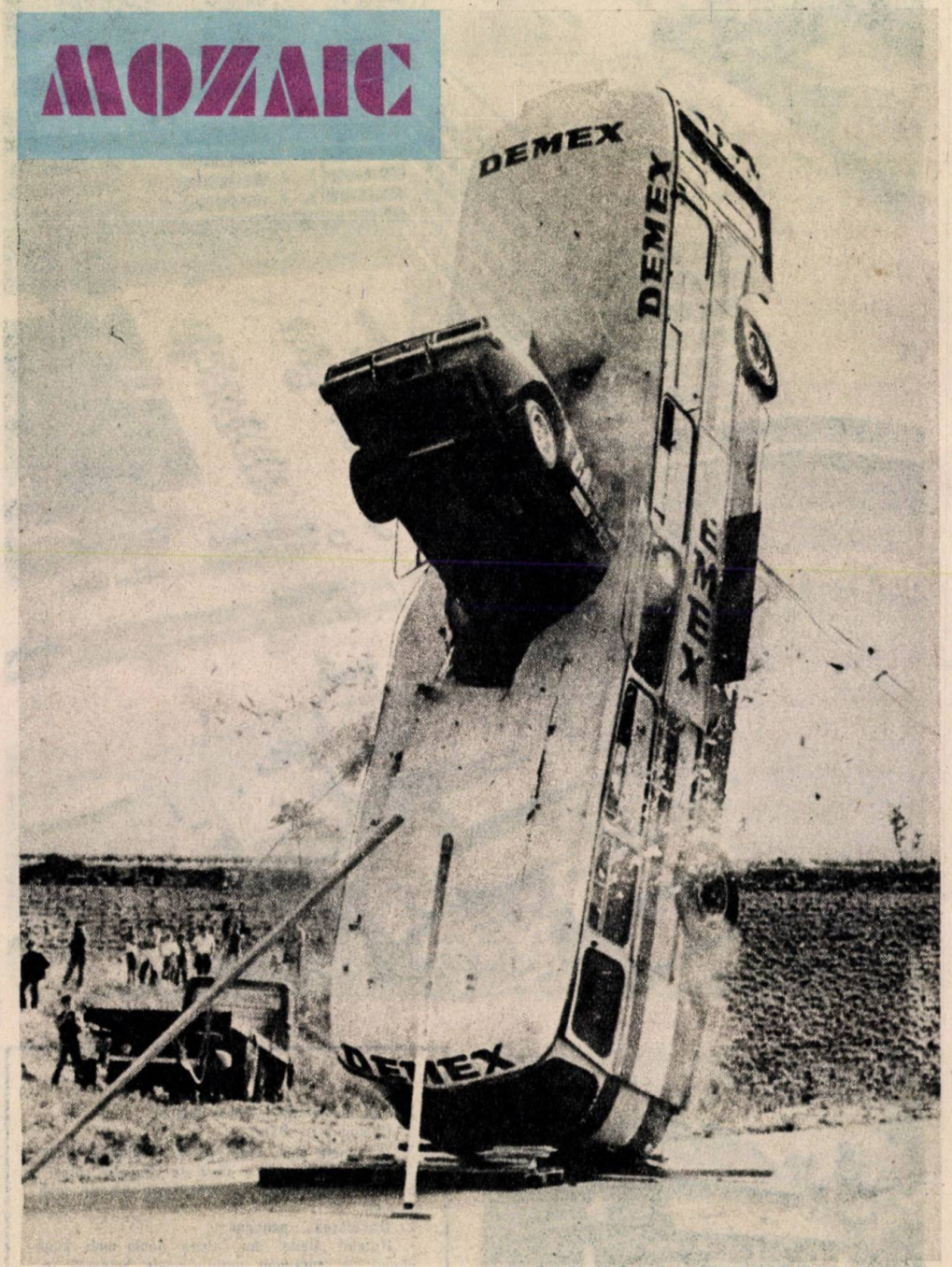
7



8

1. Poezia nuferilor într-o lagună.
2. Camping în Deltă.
3. În tainele unui peisaj ca de început de lume.
4. Mila 23 — sat cu alură de „Veneţie rurală".
5. Borşul pescăresc se pregăteşte mereu după dată...
6. Decolarea... pelicanilor.
7. Hotelul „Delta" din Tulcea, acolo unde lîngă cheiul de agrement autoturismele aşteaptă întoarcerea proprietarilor lor din labirintul Deltei Dunării.
8. Cabana Ilgani, la mila 34, pe malul stîng al canalului Sulina.

MOZAIC



Un „accident" regizat, al cărui protagonist a fost cascadorul francez Fernand Garanto. Parcă şi numele a dat asigurări că totul se va termina cu bine. Pentru filmul „Bus Stop" cascadorul a avut sarcina să percuteze autobuzul din imagine, de aşa manieră încît să treacă prin acesta ca printr-un tunel. Pentru cascada respectivă, Fernand Garanto s-a folosit de un autoturism Chevrolet Camaro, cu motor de 6 litri, cu care s-a lansat de pe o trambulină de 2,50 metri înălţime şi, după o parabolă de 30 de metri prin aer, a „traversat" autobuzul, care în acel moment era „înălţat" spre cer.

Poliția suedeză în urmărirea unor infractori? Nu! Un Volvo 244, pilotat de cascadorul Johan Toren, executînd un salt de 10 metri, pentru o scenă din filmul „Grass Widowers".

„OFERTE" AUTO

● Curăț bordura trotuarului cu anvelopa! Posed autorizație de nerespirare.

● Predau contract două camere de cauciuc, decomandate.

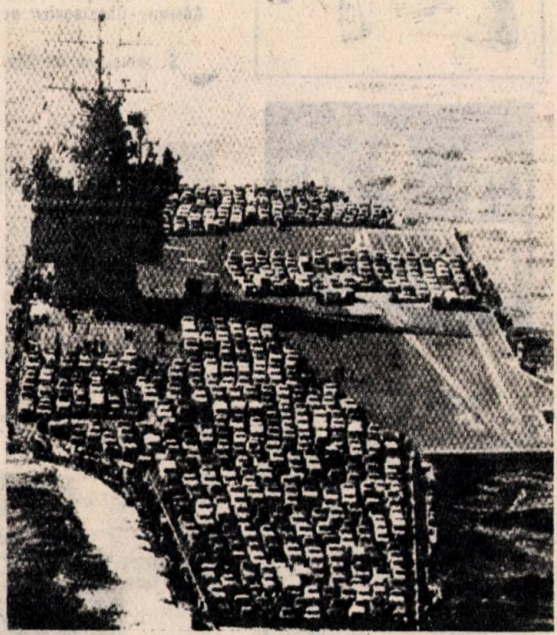
● Înger la volan. Vînd aripi...

● Vînd Volkswagen 1200. Necesită broască.

● Cumpăr parbriz tip fereastră spre lume.

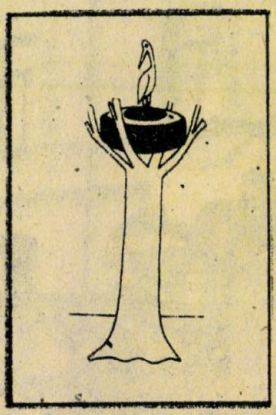
● Căutăm, urgent, kilometraj contabil și retrovizor vitezometru.

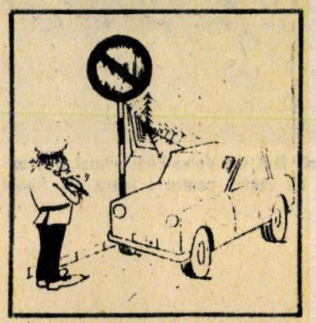
Mihai MATEICIUC

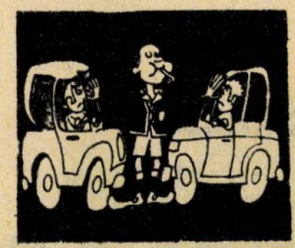


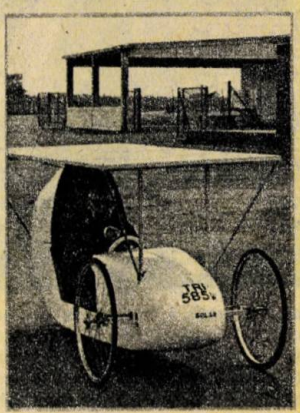
Portavion sau portautomobil? Fotografia a fost luată la sosirea portavionului american „Enterprise" în rada portului Alameda din California. Ceea ce se vede sînt cele 1091 de autoturisme, 45 de furgonete, 90 de motociclete și 12 ambarcațiuni care aparțin membrilor echipajului. Aceștia au stat șase luni plecați într-un alt oraș-port, unde nava a fost supusă unor reparații la carenă.

UMOR









Aspect din timpul desfăşurării Cupei Franţei la „Trial 4x4", pe terenul de la Larchant, de obicei rezervat competiţiilor motocicliste. Diversitatea terenului — nisip, stînci, porţiuni noroioase, coborîri în slalom printre copaci (nimic nu lipseşte!) — „triază" riguros pe competitori. În imagine, echipajul Aurran—Chastagnier pe un Jeep de serie.

Şi totuşi, au terminat cursa! Un Range—Rover pilotat de Luchert—Hintzt.

Toyota-roz FJ40 (Laville—Defias) în raliul Causse de Sauve Herre.

1

SOFIA VĂZUTĂ DE PE VITOŞA

Ca poziţie geografică, capitala R.P. Bulgaria e un punct de răscruce în Balcani. Pentru că Sofia se află la jumătatea distanţei dintre Marea Adriatică şi Marea Neagră şi aproximativ la aceleaşi distanţe de Bucureşti, Belgrad, Tirana. Poziţia geografică pe care o are în Balcani a stat, cîndva, la originea vechiului nume al oraşului: Sredeţ, ceea ce în bulgară înseamnă „aşezat în mijloc".

O natură generoasă îmbrăţişează oraşul aşezat într-o depresiune, ca într-o cingătoare de piatră. La sud-est: Sreda-Gora; la sud: masivul Vitoşa; la vest: munţii Liulin; la nord: Stara-Planina. Iar de la vreo 60 de km depărtare privesc oraşul piscurile masivului Rila, cel mai înalt din întreaga Peninsulă Balcanică.

Turistul automobilist care vine la Sofia dinspre nord parcurge şoseaua ce trece prin defileul rîului Iskăr, care a tăiat în Stara-Planina o vale spectaculoasă, cu un peisaj stîncos plin de măreţie. Literalmente cuprins de verdeaţă, oraşul se întinde pe 15 km de la est la vest şi pe 10 km de la nord spre sud. Pe român îl frapează aşezarea asemănătoare cu cea a Braşovului, avînd chiar o altitudine similară — 550 m. Marile spaţii verzi, coroana muntoasă ca o pavăză dau capitalei bulgare o climă plăcută. Verile nu sînt toride, iernile sînt blînde, iar toamnele — însorite şi prelungi — transformă întreaga trenă de vegetaţie într-un caleidoscop de culori fin nuanţate, de la verdele conîferelor pînă la galbenul palid şi brun-ruginiul frunzelor de foioase.

Curată, cu bulevarde largi, Sofia se des-

chide parcă din vechiul ei centru cu clădiri istorice, monumente și edificii masive de la cumpăna veacurilor XIX—XX, spre marginile aerate în care se află noile cartiere de locuințe.

Ca o emblemă, masivul Vitoșa mărginește orizontul. Masiv este chiar la propriu spus, deoarece silueta muntelui — o enormă masă de piatră — pare un trup de uriaș. Depășește 2000 metri și în prag de vară, cînd tot orașul e înverzit, pe trupul lui mai dăinuie fîșii de zăpadă al căror iz un vînt răcoros îl aduce pînă în oraș.

Acum un veac, Sofia număra puțin peste 20.000 de locuitori. Astăzi are peste 900.000. Este, lucru firesc, cel mai însemnat centru politic, economic, cultural și științific al țării, sediul unor mari întreprinderi industriale, academii, foruri universitare, muzee etc. Și prin toate — un important centru turistic, o oglindă a Bulgariei de azi.

* * *

Sofia te-ndeamnă la plimbare și pentru un automobilist acest lucru este important. Dar nu la o simplă dezmorțire într-un parc sau într-o piață, ci la o plimbare la care cheamă monumentele, arhitectura unor epoci succesive, elegante hoteluri amplasate în veritabile

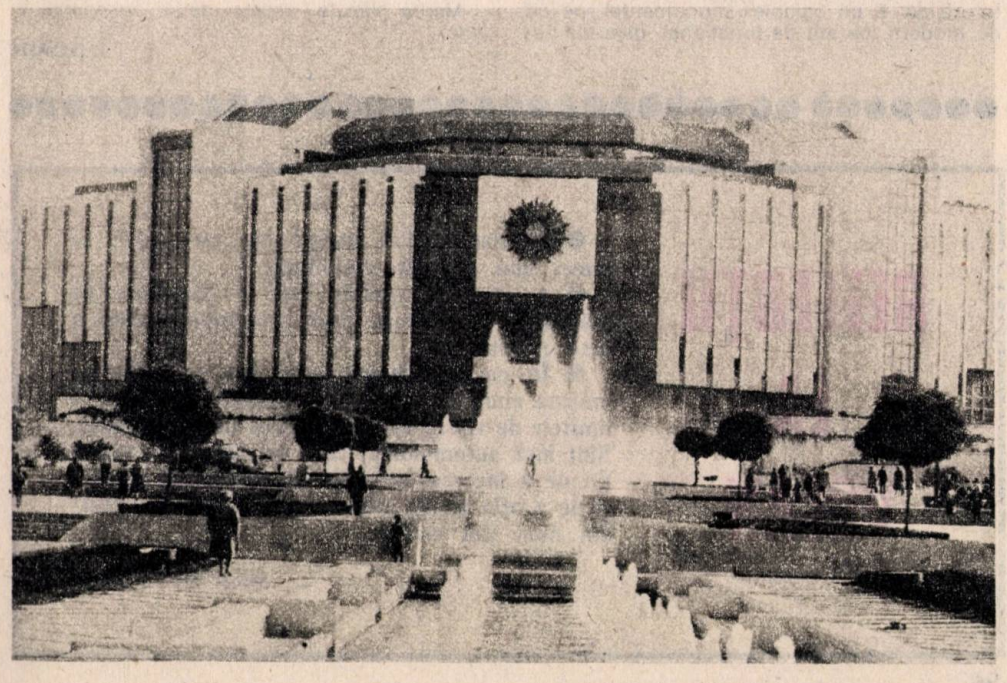
2

1 Bulevardul Lenin din Sofia.

2 Teatrul Național „Ivan Vasov" din Sofia.

3 Palatul Culturii „Ludmila Jivkova".

3



pădurici, ca și insolita elipsă a stadionului Levski — pe dinafară un seducător parc recreativ.

Vechiul centru, organic inserat în axele dezvoltărilor urbane ulterioare, este presărat cu monumente și dominat de silueta catedralei Alexandr Nevski, un edificiu lung de 70 m și care acoperă o suprafață de 2600 mp. În apropiere se află un grup statuar ce înconjoară statuia ecvestră a țarului rus Alexandru al II-lea, operă renumită a sculptorului italian Arnoldo Zocchi, cel care a realizat, la Bologna, monumentul lui Garibaldi și la Buenos Aires pe cel al lui Columb.

Pentru noua arhitectură sofiotă, edificiul sau mai bine zis complexul cel mai reprezentativ este Palatul Culturii, Centrul „Ludmila Jivkova". Alura lui e impresionantă. Ca un covor se așterne spre fațada principală un parc, marcînd o enormă piață dreptunghiulară. Într-un capăt palatul, în celălalt — un modern monument închinat istoriei neamului. Palatul, alcătuire de beton, aluminiu și sticlă, are 18 săli care totalizează 8000 de locuri, la parter se află o sală destinată congreselor sau manifestărilor concertistice, cu 4200 de locuri. Un plafon glisant, la nivelul balconului al II-lea, poate crea la etaj o sală mai mică, de 1700 locuri. Scaunele au instalații de climatizare, microfoane, căști pentru traducere simultană în 14 limbi și un pupitru de scris. Celelalte 13 săli (de la 50 de 2000 de locuri) au cele mai diferite destinații: manifestări sportive, teatru, cinema, conferințe. La subsolul palatului, pe 20.000 de mp, se întinde un mare „Shopping center" cu pasaje de nivel, fîntîni arteziene, grădini miniaturale și terase care mărginesc cele mai felurite magazine, restaurante, braserii și cofetării. Pe sub ele, un tunel rutier leagă trei mari bulevarde ale orașului, adăpostind și un loc de parcare cu o capacitate de 1400 autoturisme. E un complex monumental, pe cît de modern, pe atît de funcțional, deja cunoscut în Europa. În marea sală au concertat artiști de la „Scala" din Milano, au cîntat Orchestra simfonică din Londra și Filarmonica din Viena.

Alcătuire de vechi și nou, osmoză de pitoresc și modern, Sofia este un oraș atrăgător, cu un chip frumos și distins. Pentru cel care-l vizitează, orașul își destăinuie cu generozitate vîrstele și întîmplările pînă la prezentul populat de înfăptuirile oamenilor săi de azi.

Și după ce cunoști detalii interesante pe care le oferă ghidurile, prospectele sau informațiile culese cu propriii ochii de-a lungul plimbărilor, pentru tine, automobilist, se impune o „excursie" pe Vitoșa. O șosea în serpentină urcă pe această veritabilă cupolă de granit ce se zărește de oriunde din oraș. Evident, duc spre ea și cărări pe care numeroși sofioți își fac „ieșirile duminicale". Muntele e plin de farmec, iar porțiunile de urcuș — adevărate parcuri naturale. Sus, hoteluri nou construite, amenajări turistice și sportive umanizează ambianța naturală plină de spectacole neașteptate. Izvoare fără număr se preling pe stînci, mici cascade clipocesc îmbietor, pădurea foșnește armonios, de ți se pare că întreaga natură picură și cîntă. Spre vîrf, pe văioage, enorme scurgeri de bolovani compun acele „rîuri de piatră", fenomen natural de eroziune unic în lume. Poala muntelui e legată de vîrf cu un circuit de telecabine, mijloc ce facilitează urcușul și face ca muntele să fie mereu foarte populat.

Două fețe ale uneia și aceleiași imagini caracterizează capitala bulgară: Vitoșa văzută de pe străzile Sofiei și Sofia văzută de pe Vitoșa. Cu aceasta din urmă ne încheiem periplul privind cum se așterne orașul, jos, în îmbrățișarea munților, ca un joc de cuburi albe răspîndite parcă pe o pajiște înfierbîntată — o iarbă verde sclipind de rouă și de sulițele soarelui.

Merită văzute aceste două inseparabile fețe.

I. DORIN

REFLECȚII LA VOLAN

● **Și automobilul suferă de anxietate: se teme, mai ales de umiditate.**

● **A conduce sportiv este o chestiune de măiestrie; a conduce însă și preventiv este o artă (a omeniei).**

● **În cartea tehnică care însoțește fiecare mașină nouă se precizează regimul de rodare și limitele de viteză admise, pentru fiecare treaptă. Sînt însă automobiliști care nu rezistă la tentația de a încerca calitățile de rulare ale mașinii și de a afla primii cum se poate „scoate untul" din noul său bolid.**

Mihai MATEICIUC

PE PATRU ROȚI SAU UMOR TURISTIC POSIBIL ȘI IMPOSIBIL

● Cînd circulă mașinile cu soț, ea preferă să circule... fără soț.

● Vitezomanul accidentat într-o curbă: „De vină sînt cei care au strîmbat șoseaua!"

● Fiola în care a suflat, s-a înverzit! Așa-i cînd vii de la pădure!

● La examen: Ce trebuie să știe cel ce se urcă la volanul unei mașini? Dacă mașina este a lui sau a întreprinderii...

● A plecat din garaj piano și s-a întors... armonică.

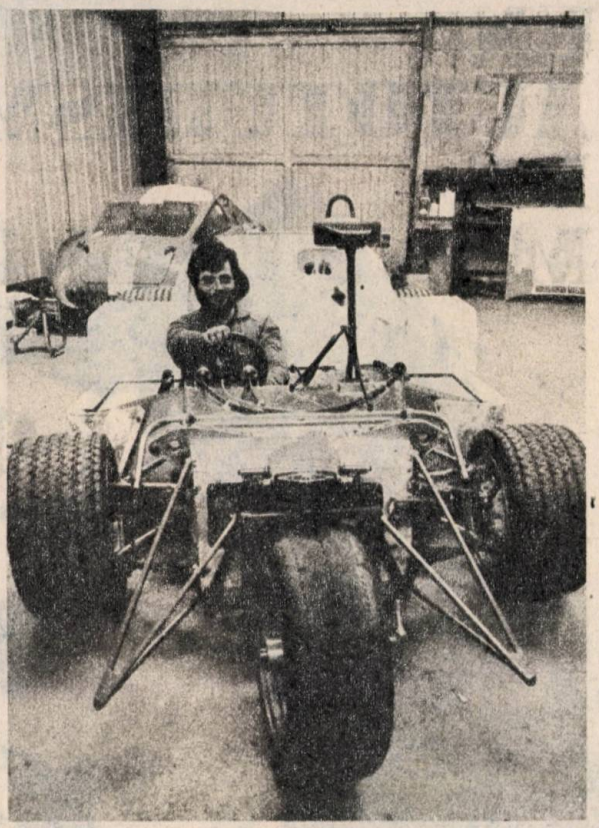
● Agentul de circulație își dă întotdeauna întîlnire cu mașina mea, fără ca eu să știu nimic!

● Plinul se face la stația Peco, nu la bodegă.

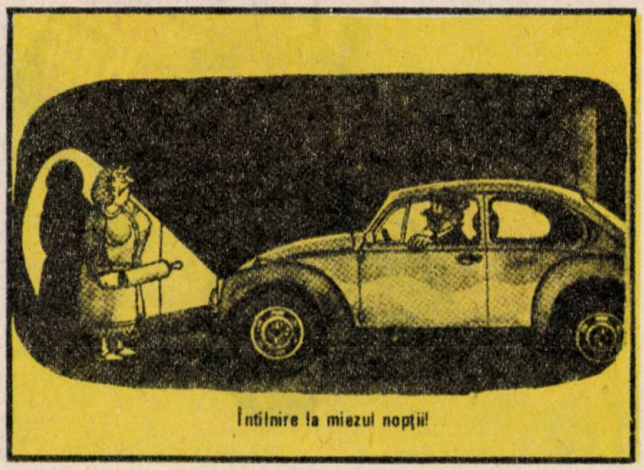
● De cîte ori invită lîngă el o frumoasă autostopistă, simte că i se stinge... becul de control.

● Deși cunoaște la perfecție indicatoarele de circulație, face întotdeauna contrariul celor indicate.

Ion NEGREANU



Două, patru, șase roți, dar de ce cinci? Vehiculul din imagine, botezat „LMA", după inițialele numelor constructorilor lui — francezii Lamoureux Marc și Alain, rămîne să-și dovedească concret fiabilitatea și manevrabilitatea pe circuitul Le Mans, unde va face o demonstrație.



Întîlnire la miezul nopții!

UN AUTOTURISM PE MONT BLANC!

...Termometrul arăta —33° C. Peugeot-ul 104 pare un mic fruct roşu plasat în decorul grandios oferit de zăpezile imaculate ale vîrfului Mont-Blanc. Autoturismul a ajuns la cîţiva zeci de metri de creasta italiană a Mont-Blancului, situată la altitudinea de 4407 m şi aproape de creasta franceză, mai înaltă cu 400 de metri. Cele patru roţi duble, care dau alura unui buggy, au pneurile înconjurate de un gen de şenile din dur-aluminiu, care muşcă, mult mai eficient decît lanţurile, zăpada bătută.

...Tăcerea albă este tulburată de elicopterele în care aşteaptă operatorii, cu aparatele de filmat în mîini.

...Michel Chirouze, campion al superperformanţelor, cel care a adus Peugeotul cu elicopterul şi l-a depus pe